



SEV Nr.12

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



LAGO MAGGIORE

Kurs Richtung FART

► S. 5

© TI-PRESS

EDITORIAL von Matthias Hartwich

Mehr Lohn jetzt! Warum?

Derzeit geben wir als SEV bei vielen Unternehmen die Lohnforderungen ein. Die Verhandlungen beginnen oder sind im Gange. Aber warum fordern wir jedes Jahr Lohn-erhöhungen? Führt das nicht zu mehr Teuerung?

Nein, es ist umgekehrt: Die Teuerung zwingt uns, Lohnerhöhungen zu verlangen, um nicht jedes Jahr weniger Geld in der Tasche zu haben. Das hat in den vergangenen zehn Jahren nicht immer geklappt. Darum ist die Teuerung den Löhnen davongelaufen; daher besteht Nachholbedarf. Und auch jetzt steigen die Kosten – wir reden über Teuerung von bis zu 0,8 % allein in diesem Jahr. Zudem steigen die Krankenkassenprämien schon wieder. Dennoch fordert der SEV nicht das Unmögliche; wir bleiben bei unseren Forderungen auf dem Boden.

Und warum fordern wir nicht überall dieselbe Steigerung? Das

kommt daher, dass wir uns die Situation von Unternehmung zu Unternehmung anschauen, vor allem aber, weil bei uns die Lohnforderungen «bottom up», also von unten nach oben, sprich: von der Basis aus entstehen. Unsere Mitglieder entscheiden selbst, was wir fordern, das ist gelebte Demokratie. Es gibt daher keine zentrale Lohnforderung für alle Verkehrsunternehmen. Wir orientieren uns an mehreren Faktoren: Teuerung im Referenzmonat (dieser ist von Unternehmen zu Unternehmen unterschiedlich); allenfalls anwendbare Lohnsysteme, die die individuellen Lohnaufstiege regeln und – wie oben erklärt – der Nachholbedarf, der sich aus der aufgelaufenen Teuerung und aus besonderen Belastungen (z.B. Krankenkassenprämien) ergibt. Daher gibt es keine Fixfertigforderung, sondern abgestimmte, von der Mitgliedschaft getragene Forderungen je nach Unternehmung.

Die jeweiligen Gremien (Mitgliederversammlungen, Sektionskonferenzen, GAV-Ausschuss) formulieren Forderungen; diese werden dann bei den Unternehmen deponiert und sind Gegenstand der Verhandlungen. Dabei ergibt sich eine gewisse Spanne, abhängig von den genannten Faktoren.

Dazu brauchen wir Ausgleich für die Mehrbelastung der Beschäftigten. Seit der Pandemie ist der Anteil des öV (Schiene und Strasse) massiv gestiegen, absolut wie auch relativ. Es gibt neue Rekorde in diesem Jahr, was die Beförderung mit dem öV angeht. Und auch die Effizienz ist gestiegen. Der Druck auf die Kolleginnen und Kollegen im Sektor wächst, und dafür haben sie real mehr Geld im Portemonnaie verdient, die fast 42 000 Menschen, die uns (und auch die Güter, die wir alle benötigen) jeden Tag sicher und zuverlässig von A nach B bringen, auf der Strasse, der Schiene, dem Wasser und in der Luft.

Migrationstagung

Hasskommentare gehören sofort gelöscht statt weiterverbreitet.

3

DAK ja, aber...

Die digitale automatische Kupplung flächendeckend einzuführen wird teuer.

6

Unruly Passengers

Die Gewerkschaft des Kabinenpersonals fordert mehr Respekt im Flugzeug.

11

Züge in-house unterhalten

Die Zahl der Zugreisenden im internationalen Verkehr nimmt stetig zu. Aus diesem Grund baut die SBB ihr Angebot aus und will vorerst 21 Hochgeschwindigkeitszüge kaufen. Zusätzlich sichert sie sich die Option für 20 weitere Fahrzeuge. Ursprünglich war ein Leasing geplant. Doch vertiefte Abklärungen in den letzten Monaten hätten gezeigt, dass ein Kauf innerhalb der Investitionsplanung der SBB finanzierbar sei und langfristig wirtschaftlicher ausfalle als ein Leasingmodell, wie die SBB mitteilte. Deshalb hat sie das Qualifikationsverfahren für Leasinggeber abgebrochen. Der SEV nimmt den Entscheid zur Kenntnis. Wünschenswert wäre, wenn die neue Ausschreibung nur den Kauf und nicht den Unterhalt umfassen würde, da die SBB selbst über Unterhaltsanlagen und qualifiziertes Personal verfügt und bei ihrem Personal das nötige Wissen aufbauen könnte, um auch diese Züge in-house zu unterhalten.

Bilaterale III

Nach langer Debatte zu den neuen Verträgen zwischen Schweiz und EU hat der Ständerat am 30. September das von Gewerkschaften, Arbeitgebern und Bund vorgeschlagene Lohnschutzpaket mit 14 Massnahmen übernommen. Für den Schweizerischen Gewerkschaftsbund ist das ein wichtiger, notwendiger Schritt. Das Paket sichert den Lohnschutz ab, wenn die Schweiz im Rahmen der Bilateralen III EU-Recht übernimmt. Der Ständerat hat die Entscheidung seiner Wirtschaftskommission korrigiert, die den sozialpartnerschaftlichen Vorschlag aushöhlen wollte, vor allem was den Schutz von Personalvertreter:innen gegen missbräuchliche Kündigungen betrifft (Massnahme 14).

KK-Prämien

Auch 2027 werden die Krankenkassenprämien wieder massiv steigen, im Schnitt um 5 %. Während eine vierköpfige Familie vor 10 Jahren im Schnitt bereits fast 11000 Franken an Prämien pro Jahr zahlen musste, sind es 2027 schon fast 15000 Franken. Dass fast nur die Prämienzahler:innen den Kostenanstieg finanzieren müssen, ist kein Naturgesetz, betont der Gewerkschaftsbund. SGB-Präsident Pierre-Yves Mailard forderte im Juni in einer Motion, dass ein Anstieg von über 3% vom Parlament ratifiziert und dem fakultativen Referendum unterstellt werden muss. Doch der Ständerat lehnte dies ab.



Susanne Oehler vom SEV und Oliver Perren von Transsicura versuchen, sozialpartnerschaftlich Lösungen bei Problemen zu finden.

25 JAHRE TRANSSICURA

Deeskalation wird immer wichtiger

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Transsicura blickt auf 25 Jahre Unternehmensgeschichte zurück. 2001 wurde das Unternehmen als Securitrans gegründet, damals als Gemeinschaftsunternehmen von SBB und Securitas. Seit 2022 ist das Sicherheitsunternehmen eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von SBB-Immobilien und trägt den Namen Transsicura. Zum Jubiläum spricht SEV-Gewerkschaftssekretärin Susanne Oehler mit Oliver Perren, Leiter HR bei Transsicura, über den Wandel des Berufs, Gewalt und Deeskalation, belastende Schichtarbeit, Gesundheitsschutz und die Sozialpartnerschaft mit dem SEV.

Susanne Oehler: Die heutige Transsicura wurde 2001 als Securitrans gegründet. Was ist von der damaligen Grundidee geblieben?

Oliver Perren: Der Kern ist derselbe: Wir leisten einen Beitrag zur Sicherheit im öffentlichen Verkehr, für Reisende und Bahnpersonal, aber auch für Mieterinnen und Mieter in Bahnhofsliegenschaften. Wir sind hauptsächlich in Bahnhöfen und deren Umfeld tätig, teilweise aber auch in Zügen. Im Unterschied zur Transportpolizei sind wir keine Polizei und verfügen entsprechend nicht über deren Kompetenzen.

Was unterscheidet Transsicura von anderen privaten Sicherheitsunternehmen?

Ein wichtiger Unterschied ist unser Bahn-Know-how. Viele unserer Mitarbeiter:innen kennen das Bahngeschäft gut und verbinden dieses Wissen mit einem guten Sicherheitsverständnis. Sie wissen, worauf es in Bahnhöfen und deren Umfeld ankommt. Dadurch können wir auch präventiv einen wichtigen Beitrag leisten.

Wie hat sich das Berufsbild verändert?

Heute achten wir stark auf Kommunikationsfähigkeit und Empathie. Früher suchte man in

der Sicherheitsbranche vielleicht eher den klassischen «Türsteher-Typ». Heute geht es viel stärker um die soziale Komponente. Entscheidend ist, präventiv zu arbeiten und Situationen deeskalieren zu können. Auch die Digitalisierung hat den Beruf verändert.

Der SEV thematisiert seit längerem Aggression und Gewalt gegen Personal im öffentlichen Verkehr. Was beobachtet Transsicura?

Zahlenmässig stellen wir nicht unbedingt eine massive Zunahme der Fälle fest. Was sich aber verändert hat, ist die Art der Auseinandersetzungen. Die Hemmschwelle zur Gewalt sinkt. Situationen eskalieren schneller und werden brutaler. Deshalb ist es umso wichtiger, unsere Mitarbeiter:innen gezielt darauf vorzubereiten, Konflikte frühzeitig zu erkennen und deeskalierend zu handeln. Ihre Sicherheit hat für uns höchste Priorität. Dazu gehören Ausbildung, persönliche Schutzausrüstung und Unterstützung nach einem Vorfall. Unsere Mitarbeiter:innen können unter anderem auf Sozialberatung und Angebote zur mentalen Gesundheit zurückgreifen. Ich persönlich sehe auch Potenzial bei Bodycams. Derzeit können wir sie nicht einsetzen. Wenn die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen würden, könnten sie aus meiner Sicht ein zusätzliches Instrument sein, das präventiv und deeskalierend wirkt.

Transsicura arbeitet rund um die Uhr und an jedem Tag der Woche. Wie können solche Schichtberufe langfristig attraktiv bleiben?

Die entscheidende Frage ist, ob die Mitarbeiter:innen Berufs- und Privatleben miteinander vereinbaren können, ohne dauerhaft unter Stress zu stehen. Ein wichtiges Thema ist deshalb die Planung. Bisher erhalten Mitarbeitende ihre Monatsplanung relativ kurzfristig. In Genf testen wir eine Planung über drei Monate. Mit einer längerfristigen Planung wollen wir mehr Verlässlichkeit schaffen. Wir haben zudem Grundsätze für die Einsatzplanung definiert, etwa für längere Arbeitsblöcke und die Erholung

nach mehreren Nachtschichten. Beim Gesundheitsschutz investieren wir in Sensibilisierung, Ausbildung und persönliche Schutzausrüstung.

Transsicura untersteht dem Arbeitsgesetz (ArG) und nicht dem Arbeitszeitgesetz des öffentlichen Verkehrs (AZG). Steht ein Wechsel ins AZG zur Diskussion?

Ein Wechsel ins AZG wäre für uns problematisch, weil er personelle und finanzielle Folgen hätte. Transsicura bietet auch Leistungen für Dritte an und steht dabei im Wettbewerb mit anderen privaten Sicherheitsunternehmen. Wir sind der Meinung, mit dem ArG und dem GAV grundsätzlich einen guten Rahmen zu haben. Wichtig ist, innerhalb dieses Rahmens Verbesserungen für die Mitarbeiter:innen zu erreichen.

Wie erlebst du die Sozialpartnerschaft mit dem SEV und welche künftigen Herausforderungen siehst du?

Partnerschaftlich und auf Augenhöhe. Es braucht Kompromissbereitschaft und den Willen, die Position der anderen Seite zu verstehen. Ein Unternehmen darf nicht nur auf die Finanzen schauen. Wichtig ist, dass man bei Problemen die Karten auf den Tisch legt und auch bereit ist einzugestehen, wenn beispielsweise in der Führung etwas nicht so gelaufen ist, wie es hätte laufen sollen. Es kann hilfreich sein, schwierige Entwicklungen früher gemeinsam anzuschauen.

Der SEV ist nahe bei den Mitarbeiter:innen und bekommt möglicherweise Dinge mit, die wir als Unternehmen nicht sehen. Dieses Wissen kann helfen, gemeinsam Lösungen zu entwickeln. Leider wird uns der Kostendruck weiter begleiten. Gleichzeitig müssen wir als Arbeitgeber attraktiv bleiben, denn der Fachkräftemangel verschwindet nicht. Die Balance zwischen Wirtschaftlichkeit und guten Arbeitsbedingungen wird zentral bleiben. Ebenso wichtig ist, die Mitarbeiter:innen bestmöglich zu schützen und ihnen ein Arbeitsumfeld zu bieten, in dem sie diesen anspruchsvollen Beruf langfristig ausüben können.

HASSREDE

«Sprecht mit Menschen, die dasselbe erleben»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Rund 50 Kolleginnen und Kollegen kamen am 25. September nach Olten an die SEV-Migrationstagung, wo die Themen Hate Speech und Care-Arbeit im Fokus standen.

SEV-Präsident **Matthias Hartwich** zitiert aus Bertolt Brechts Solidaritätslied von 1930: «Unsre Herrn sehen unsre Zwietracht gern, denn solange sie uns entzweien, bleiben sie doch unsre Herrn.» Das Lied ruft «Schwarze, Weisse, Braune und Gelbe» dazu auf, miteinander gegen die Tyrannei ihrer «Herren» zu kämpfen, statt gegeneinander deren Kriege zu führen. Hartwich wirft damit die Frage auf: Wem nützt Hate Speech?

«Hassrede» bezeichnet laut Wikipedia Ausdrucksweisen von Hass mit dem Ziel der Herabsetzung von Personen(gruppen) mit «naturgegebenen» Identitätsmerkmalen wie Herkunft, Religion, Geschlecht, sexuelle Orientierung oder Behinderung. «Wer öffentlich gegen eine Person oder eine

Gruppe von Personen wegen ihrer Rasse, Ethnie, Religion oder sexuellen Orientierung zu Hass oder zu Diskriminierung aufruft, (...) wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft», steht im Artikel 261bis des Schweizerischen Strafgesetzbuches (Rassismus-Strafnorm).

SEV-Migrationssekretärin Besa Mahmuti fragt als Podiumsmoderatorin Filmregisseur **Samir Riadh**: «Was macht Hate Speech mit dir?» – «Hätte ich nicht politisch-analytisch verstanden, dass Machtapparate den Menschen einflüstern, wie sie denken sollen, wäre es mir sehr schlecht gegangen», sagt er. Schon im vordigitalen Zeitalter erhielt er nach öffentlichen Auftritten Hass-Anrufe, per Post gar Gewehrkegeln und Leserbriefe, «bei denen man sich fragte, wie sie publiziert werden konnten». Er wurde als Ausländer, Araber, Muslim und nach «9/11» als Terrorist beschimpft. Und hat eine dicke Haut entwickelt.

Der Berner SP-Stadtrat **Szabolcs Mihalyi**, der mit vier Jahren mit seinen Eltern aus Ungarn floh, hat in Bern-Bethlehem «in jeder Schulklas-

se jemanden getroffen, der es falsch fand, dass ich hier lebe», auch wenn diese Leute meist nichts gegen «Sabi» persönlich hatten. Aber nur schon sein Name bewirkt, dass ihm manche bis heute das Land, in dem er aufgewachsen ist, als Heimat absprechen. Nach seiner Erfahrung schalten Medien diskriminierende Kommentare im Web zu häufig frei und löschen sie nach der Meldung oft erst nach Stunden, internationale Medien noch später oder nie. «Die Moderation muss strenger werden», fordert Mihalyi. Der Artikel 261bis und das Diskriminierungsverbot der Menschenrechtskonventionen sind durchzusetzen, findet auch Samir Riadh. «Dafür müsste das Internet aber genossenschaftlich organisiert werden.»

«Hasskommentare haben schon viele Jugendliche in den Suizid getrieben, wenn sie mit all dem Hass allein geblieben sind», ergänzt **Tabea Rai**. Obwohl in der Region Bern aufgewachsen, erhielt Tabea als «Person of Colour» im Zusammenhang mit dem politischen Engagement im Stadt- und Grossen Rat stets viele diskrimi-

nierende Kommentare – erst recht nach dem Coming-out als nonbinäre Person. Tabea sah dies aber auch als Zeichen dafür, einen guten Job zu machen. Zum Teil schrieb Tabea Antworten, «denn Hass wird oft durch Angst bewirkt vor Menschen, die man nicht kennt und von denen man ein falsches Bild hat». Manche Menschen seien einfach fremdenfeindlich sozialisiert worden. «Frauen bekommen in unserer Gesellschaft generell mehr Kritik als Männer», hält Tabea fest. «Und wenn eine Kundenbegleiterin

oder Rollstuhlfahrerin auch als Migrantin gelesen wird, fällt die Hemmschwelle zusätzlich. Betroffene sind sich oft nicht bewusst, dass ihre Diskriminierung strukturell ist, sondern erleben sie als individuelles, persönliches Problem.» Betroffenen rät Tabea Rai: «Sucht den Kontakt zu Menschen, die dasselbe erleben, ohne dass ihr zusammen gleich die Gesellschaft verbessern müsst.»

Im Diskussionsteil berichten viele Kolleg:innen über ihre eigenen Erfahrungen mit Hate Speech.

Die Migrationskommission SEV war an der Tagung fast komplett, nur vier Mitglieder konnten nicht teilnehmen.



MARKUS FISCHER

Care-Arbeit zu Hause besser unterstützen

Udo Michel stellte den Entlastungsdienst Kanton Bern vor, den er leitet und der Menschen unterstützt, die Angehörige betreuen. Rund 600 000 solche Betreuer:innen gibt es in der Schweiz, laut einer BAG-Schätzung von 2018. Es sind mehrheitlich Frauen. Viele bräuchten mehr Entlastung, damit sie erwerbstätig bleiben können und nicht ausbrennen. Zu ihrer Unterstützung sollten Politik, Arbeit-

geber und Gewerkschaften noch mehr tun, sagte Michel, auch mit entsprechenden Bestimmungen in GAV. Hilfreich sind z. B. planbare Dienste, kurzfristige Freistellung im Notfall oder längere Freistellung mit Arbeitsplatzgarantie. Auch sollte es mehr (bezahlbare) Angebote an Unterstützung geben. Nach dem Referat wurde in Arbeitsgruppen über Bedürfnisse und Lösungen diskutiert.



Nationalrat Benoît Gaillard (SP/VD) hat zusammen mit dem SEV eine **Interpellation** eingereicht, die eine umfassende schweizweite Statistik zu den Übergriffen auf Verkehrspersonal fordert. Bisher werden Gewalt und Drohung gegen öV-Personal nur in der polizeilichen Kriminalstatistik systematisch und schweizweit erfasst, allerdings nur polizeilich registrierte Straftaten, sodass die Dunkelziffer gross sein dürfte. Diese Statistik gibt zudem keine Auskunft über die Qualität der Übergriffe, die Anzahl Verurteilungen oder das Strafmass. Der Bundesrat muss bis im November dazu Stellung nehmen.



Protestaktion von Pro Alps gegen die Verwässerung der Verlagerungspolitik.

Das Parlament schöpft das Verlagerungspotenzial der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nicht aus. Elektro-Lastwagen werden ab 2031 zwar abgabepflichtig, profitieren aber bis 2035 von hohen Rabatten. Eine automatische Anpassung der LSVA an die Teuerung fehlt weiterhin. «Das Parlament schafft mit langfristigen Rabatten Planungssicherheit für die Strasse – nicht aber für die Verlagerung», kritisiert Pro Alps die Entscheide. Damit schwächt die Revision die Verlagerungspolitik und steht im Widerspruch zum Verfassungsauftrag, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

BARBARA KELLER antwortet

Nachtzugpersonal muss korrekt entlohnt werden

Seit dem 9. September fährt der Nachtzug «European Sleeper» dreimal wöchentlich zwischen Brüssel und Mailand, mit Halten in der Schweiz. Welche Löhne gelten für das Personal auf dem Zug in der Schweiz?

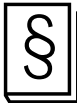
Das ist derzeit noch nicht abschliessend geklärt. European Sleeper beschäftigt kein eigenes fahrendes Personal, sondern arbeitet für die Betreuung der Fahrgäste mit externen Unternehmen zusammen. Das Hospitality-Personal wird dabei vom belgischen Unternehmen Wagon Plastron gestellt. Dieses Personal ist nach belgischem Recht angestellt und wird auch nach belgischen Löhnen bezahlt. Für den SEV ist aber klar: Auf Schweizer Schienen müssen Schweizer Löhne und die hier geltenden arbeitsrechtlichen Standards gelten. Grenzüberschreitender Verkehr darf nicht zum Wettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten führen.

Auch beim sicherheitsrelevanten Personal stellen sich Fragen. Für den

Schweizer Streckenabschnitt arbeitet European Sleeper mit TrainCharterservice zusammen, der unter anderem Lokführer:innen und weiteres Zugpersonal stellt. Dabei ist für uns relevant, ob diese Personen direkt bei TrainCharterservice oder über weitere Personaldienstleister angestellt sind und welche Löhne und Arbeitsbedingungen für ihre Einsätze in der Schweiz gelten. Ebenso muss gewährleistet sein, dass die Schweizer Vorgaben für sicherheitsrelevantes Personal sowie Arbeits- und Ruhezeiten eingehalten werden.

Bei einem grenzüberschreitenden Nachtzug ist die Situation komplex, weil Mitarbeiter:innen über mehrere Länder hinweg eingesetzt werden. Das darf aber nicht dazu führen, dass Schweizer Standards unterschritten werden. Wer auf Schweizer Schienen arbeitet, soll auch zu Schweizer Löhnen und fairen Schweizer Arbeitsbedingungen arbeiten.

Barbara Keller ist SEV-Vizepräsidentin. Hast du eine Frage an sie oder an den SEV? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch.



SEV-Rechtsschutzteam
zeitung@sev-online.ch

Was muss man in seinem Lebenslauf und bei einem Vorstellungsgespräch wirklich angeben? Darf man Berufserfahrung verschweigen? Und welche Folgen kann eine unrichtige Angabe haben? Ein aktuelles Urteil des Bundesverwaltungsgerichts liefert interessante Antworten.

In seinem Urteil A-7660/2025 vom 22. Juni 2026 befasste sich das Bundesverwaltungsgericht mit dem Fall eines Mitarbeiters, der von den SBB als Kundenbegleiter in Ausbildung eingestellt worden war und zwei Monate nach seinem Dienstantritt mit der Begründung entlassen wurde, dass der Lebenslauf, den er bei seiner Einstellung eingereicht hatte, unwahr war.

Die SBB machte ihm insbesondere die Angabe «Bahnausbildung & FDV (Fahrausweis A40)» zum Vorwurf, weil er nicht präzisiert hatte, dass er diese Ausbildung bei der SBB zwar absolviert, aber dass er den Ausweis A40 nicht definitiv erhalten hatte. Der Mitarbeiter verteidigte sich daraufhin mit der Erklärung, er habe nichts zu verbergen gehabt und diese Punkte bereits beim Einstellungsge spräch mündlich erwähnt.

Das Bundesverwaltungsgericht gab schliesslich der SBB Recht und befand, dass die Kündigung des Mitarbeiters gerechtfertigt sei. Es war der Ansicht, dass die Formulierung «Bahnausbildung & FDV (Ausweis A40)» mehrdeutig sei und den Eindruck erwecken könne, dass der

Mitarbeiter Inhaber des definitiven Ausweises A40 sei. Um Missverständnisse zu vermeiden, hätte er präzisieren müssen, dass es sich um einen Lernfahrausweis oder einen provisorischen Ausweis handelte, oder zumindest dessen Gültigkeitsdauer angeben müssen. Und dass er nicht erwähnt hatte, die Bahnausbildung bei der SBB absolviert zu haben, könne ebenfalls den Eindruck einer Verschleierung erwecken. Für das Bundesverwaltungsgericht reichten diese Umstände aus, um die Kündigung zu rechtfertigen.

Für das Urteil spielte aber auch der Umstand eine Rolle, dass die Kündigung während der Probezeit erfolgte. Das Bundesverwaltungsgericht erinnert nämlich daran, dass diese Zeit dem Arbeitgeber und dem Mitarbeiter gerade dazu dient, zu prüfen, ob ein Vertrauensverhältnis aufgebaut werden kann. Im vorliegenden Fall war dieses Vertrauen nicht gegeben.

Wie transparent muss man beim Einstellungsprozess sein?

Bewerber:innen sind verpflichtet, ihren zukünftigen Arbeitgeber zu informieren, und zwar noch vor der Unterzeichnung des Arbeitsvertrags. Eine falsche oder irreführende Angabe kann nämlich das Vertrauensverhältnis beeinträchtigen.

Die Rechtsprechung hat insbesondere festgestellt, dass die Nichteinhaltung dieser vorvertraglichen Informationspflicht mit einer Kündigung, in bestimmten Fällen sogar mit einer fristlosen Kündigung geahndet werden kann, beispielsweise in folgenden Fällen:

- Ein Bewerber gibt an, über einen Berufsabschluss zu verfügen, den er

nie erworben hat, oder behauptet, Aufgaben ausgeübt zu haben, die er in Wirklichkeit nie ausgeübt hat.

- Eine Bewerberin gibt eine strafrechtliche Verurteilung, die in ihrem beruflichen oder privaten Leben erfolgte, nicht von sich aus bekannt, obwohl diese offensichtlich mit der angebotenen Stelle unvereinbar ist.

- Ein Bewerber weist nicht auf das Bestehen eines noch gültigen Wettbewerbsverbots hin, das ihn an seinen früheren Arbeitgeber bindet und dieselbe Art von Tätigkeit betrifft.

Die Transparenzpflicht der Bewerber:innen bedeutet jedoch nicht, dass sie ihrem zukünftigen Arbeitgeber ihr ganzes Leben erzählen müssen. Die Rechtsprechung unterscheidet zwischen Informationen, die für die Stelle relevant sind, und solchen, die keinen Einfluss auf die Fähigkeit haben, die Arbeit ordnungsgemäss auszuüben. So wurde beispielsweise festgestellt, dass das Verschweigen bestimmter Phasen von Arbeitslosigkeit oder von Teilzeitarbeit nicht zwangsläufig problematisch ist, sofern diese keinen Einfluss auf die für die Ausübung der Stelle erforderlichen Kompetenzen haben.

Das Wichtigste im Überblick: Ein Lebenslauf muss der Wahrheit entsprechen, insbesondere wenn er für die Stelle wichtige Qualifikationen enthält. Eine vorteilhafte, aber mehrdeutige Formulierung kann riskant sein. Das bedeutet jedoch nicht, dass der Arbeitgeber ein Recht auf alle Informationen über den Werdegang oder das Privatleben der Bewerber:innen hat.

Bei Fragen zu deiner Situation kannst du dich an den SEV wenden: Wir beraten und begleiten dich gerne.

TOPMITGLIEDERGEWINNUNG

Von Banditen entführt!



Michael Spahr. Die Fahrt mit dem Nostalgiezug «Belle Epoque» der Chemins de fer du Jura war eines der Highlights am 17. September (siehe Foto). Auch dieses Jahr lud der SEV die Kolleginnen und Kollegen, die im Jahr zuvor mindestens acht neue SEV-Mitglieder gewonnen hatten, zu einem besonderen Anlass ein.

Rund 20 Kollegen trafen am Bahnhof Pré-Petitjean bei Montfaucon auf SEV-Präsident Matthias Hartwich, Vizepräsident Pablo Guarino und Finanzverwalter Aroldo Cambi. Gemeinsam bestiegen sie zwei Planwagen, die die Gruppe durch die wunderschöne Landschaft der Freiberge führten. Kollegen aus allen Ecken der Schweiz nutzten die gemütliche Rundfahrt für angeregte Gespräche und persönlichen Austausch.

Das Mittagessen fand in der «Auberge de la Gare» statt. Matthias Hartwich betonte, wie wichtig und wertvoll SEV-Mitglieder sind, die ihre Kolleg:innen von einer Mitgliedschaft in der Gewerkschaft überzeugen. Als Dankeschön überreichte er den Anwesenden ein Geschenk.

Nach dem Essen stiegen die Kollegen in den Nostalgiezug «Belle Epoque» aus dem Jahr 1913. Doch die gemütliche Fahrt nahm plötzlich eine unerwartete Wendung: Zwei Banditen und eine Banditin sprangen auf Pferden aus dem Wald, zogen ihre Revolver und schossen in die Luft, bis der Zug anhielt. Die Bande enterte den Zug und entführte Aroldo Cambi sowie Gewerkschaftssekretärin Stefanie Fürst, die beim SEV für die Mitgliedergewinnung zuständig ist.

Mit einem Sack Monopoly-Geld, Süßigkeiten aus dem SEV-Shop und einer Flasche Wein liess sich die Banditenbande schliesslich besänftigen und zur Freilassung der Geiseln bewegen. Glücklicherweise fuhr die Reisegruppe anschliessend mit dem Nostalgiezug zurück zum Bahnhof Saignelégier, wo der erlebnisreiche Tag endete.

Auch nächstes Jahr wird der SEV wieder jene Kolleginnen und Kollegen ehren, die besonders viele Kolleg:innen für eine Mitgliedschaft gewinnen. Ihnen gebührt ein riesiges Dankeschön.

FANZÜGE

Sicherheit gewährleisten, Verantwortung gemeinsam tragen



SEV Die aktuelle Diskussion um Fanzüge und den Transport grösserer Fangruppen zeigt, dass es verlässliche Lösungen braucht. Gleichzeitig müssen das Personal und die Reisenden konsequent geschützt werden. Für die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV steht die Sicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an erster Stelle.

Fanzüge sind ein wichtiger Teil der Lösung. Fussballfans sollen die Möglichkeit haben, mit dem öffentlichen Verkehr an die Spiele zu reisen. Die Trennung grösserer Fangruppen vom Regelverkehr trägt dazu bei, Konflikte zu vermeiden und sowohl Fans als auch andere Reisende sicher ans Ziel zu bringen.

Wo mit erhöhten Risiken zu rechnen ist, braucht es ein entsprechendes Sicherheitsdispositiv. Kundenbegleitpersonal, Lokpersonal sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Transportpolizei (TPO) und von Transsicura dürfen nicht die Folgen ungenügender Transport- und Sicherheitslösungen tragen. Sie müssen personell so aufgestellt sein, dass sie ihre Aufgaben zum Schutz von Personal und Reisenden wirkungsvoll wahrnehmen können.

Gewalt, Bedrohungen, Sachbeschädigungen oder der Missbrauch von Notbremsen und anderen Sicherheitseinrichtungen

sind nicht akzeptabel. Gleichzeitig darf nicht eine ganze Fanggemeinschaft für das Verhalten Einzelner verantwortlich gemacht werden.

Die verschiedenen Akteure sind dringend gefordert, gemeinsam tragfähige Lösungen für die kommenden Spieltage zu finden. SBB, Swiss Football League, Clubs, Fanorganisationen und die zuständigen Behörden müssen jetzt die Gelegenheit nutzen, Transport, Sicherheitsdispositive, Verantwortlichkeiten und Finanzierung gemeinsam zu klären. Insbesondere die Finanzierung der zusätzlichen Aufwände muss dauerhaft und für alle Beteiligten tragfähig geregelt werden.

«Fussball hat in unserer Gesellschaft eine grosse Bedeutung, bringt Menschen zusammen und lebt von den Fans, die ihre Mannschaften begleiten», sagt SEV-Vizepräsident Patrick Kummer. «Es ist deshalb wichtig, dass Fans zu den Spielen reisen können und dass dafür vernünftige Transportangebote zur Verfügung stehen. Ebenso selbstverständlich muss aber sein, dass unsere Kolleginnen und Kollegen ihre Arbeit sicher verrichten können. Die Finanzierung solcher Fantransporte muss gemeinsam und dauerhaft tragfähig geregelt sein. Liga, Clubs und SBB sind gefordert, dafür eine verlässliche Lösung zu finden.»

LAGO MAGGIORE

Die Fart als sicherer Hafen: volle Fahrt voraus!

Françoise Gehring
zeitung@sev-online.ch

Die Schifffahrt im Schweizer Teil des Lago Maggiore muss einen neuen Kurs in Richtung der Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) einschlagen, ehe sie durch die Sturheit der Società Navigazione del Lago di Lugano (SNL) auf Grund gesetzt wird. Das fordern die betroffenen Mitarbeiter:innen in ihrer am 29. September in Locarno verabschiedeten Resolution – trotz des Drucks, den ihre Arbeitgeberin SNL am Vortag gegen sie aufgesetzt hat.

Die Resolution für die Übertragung der operativen Leitung der Schifffahrt auf dem Langensee an die FART widerspiegelt die Stimmung einer ganzen Region: Von der Regionalen Gesellschaft zur Entwicklung des Locarnese bis hin zum Bürgermeisterverband haben sich alle eindeutig dafür geäussert.

Die Präsidentin der Tessiner Regierung, Marina Carobbio Guscetti, und der Beauftragte für Aussenbeziehungen, Francesco Quattrini, erläutern an der Personalversammlung kurz die Vision des Kantons und die bisher unternommenen Schritte. Nach der Verabschiedung der beiden Behördenvertreter:innen eröffnen die Anwesenden die eigentliche Diskussion unter sich.

Schliesslich steht wirklich sehr viel auf dem Spiel. Die Präsenz fast der gesamten SEV-Geschäftsleitung – Präsident Matthias Hartwich, Vizepräsident Pablo Guarino und Finanzver-

walter Aroldo Cambi – macht unmissverständlich klar, wie gross die Herausforderung ist und dass die Gewerkschaft voll und ganz und bis zum Schluss hinter dem Personal steht. Personal, das trotz des Drucks und der Unsicherheiten weiterhin stolz mit Professionalität, Leidenschaft und Liebe zur Region arbeitet.

An der Seite von Angelo Stroppini, Gewerkschaftssekretär SEV, stehen die Kollegen von Unia und OCST (Organizzazione cristiano-sociale ticinese), die das Anliegen ebenfalls voll und ganz unterstützen. Man muss es ganz offen sagen: Ein Wechsel der Führung liegt im unmittelbaren Interesse des Schiffspersonals am Lago Maggiore, auch für die berufliche Zukunft. Man wird unweigerlich an das historische Transparent vom Streik im Jahr 2017 erinnert: «Wir verteidigen Arbeitsplätze und Tourismus».

Die Region um Locarno ist eine Tourismusregion par excellence, sie muss daher auf solide Arbeitsplätze und Angebote in diesem Sektor zählen können.

Personal fordert Garantien

Einerseits hofft das Personal auf frischen Wind in den Segeln, der es in einen sicheren Hafen wie die FART bringt, andererseits ist die Stimmung angespannt wegen der mangelnden Einsicht seitens der SNL, dass angesichts der aktuellen Lage der logische

Weg darin bestünde, die operative Leitung der Schifffahrt von der SNL auf die FART zu übertragen. Die Beschäftigten verabschieden eine Resolution, in der sie ihre Arbeitgeberin SNL und deren Verwaltungsrat auffordern,



Pressekonferenz von SEV, Unia und OCST in Locarno am Tag nach der Personalversammlung.

«Verantwortung zu zeigen und konstruktiv auf einen geordneten Übergang der gesamten Schifffahrt auf dem Lago Maggiore und des dort beschäftigten Personals zur FART hinzuarbeiten».

Angelo Stroppini spricht Klartext: «Hier will niemand eine Medaille an der Brust haben. Es geht nicht um ein Kräfteressen mit Verlierern und Gewinnern. Es geht hier darum, einen für die Beschäftigung und den Tourismus strategisch wichtigen Sektor zu retten und die Grundlagen zu schaffen, um Arbeitsplätze mit guten Arbeitsbedingungen zu sichern. Es muss eine neue operative Phase eingeleitet werden. Eine Phase, die weniger konfliktreich und stärker mit der Region verbunden ist. Unter diesem Gesichtspunkt ist die FART – die von der ganzen Region unterstützt wird – die optimale Lösung. Gewinner werden all jene sein, die fähig sind, im ausschliesslichen Interesse des Tessins zusammenzuarbeiten.»

«Der SEV steht an eurer Seite»

Es ist klar, dass politische und betriebliche Entwicklungen für die Belegschaft eine grosse Belastung darstellen können; daher fordern die Beschäftigten die Geschäftsführung der SNL und deren Verwaltungsrat auf, «keinen Druck mehr auf das Personal auszuüben und gleichzeitig die Kontinuität der Arbeit zu gewährleisten, um Lohnausfälle bis zum Wechsel zur FART zu vermeiden».

Doch gerade am Vorabend der Versammlung hat der Druck konkrete Formen angenommen: Fünf Beschäftigte wurden in Mitarbeiterge-

sprächen vor die Wahl gestellt, das Arbeitsverhältnis einvernehmlich zu kündigen oder ihren unbefristeten Arbeitsvertrag in einen befristeten umzuwandeln. Das bedeutet ganz klar eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. «Damit», so betont Stroppini, «wälzt die SNL die unternehmerische Verantwortung vollständig auf die Belegschaft ab.»

Ansichts dieser jüngsten Entwicklungen fordern die Gewerkschaften SEV, Unia und OCST auf, «Verhandlungen mit dem neuen Arbeitgeber FART aufzunehmen, um für die künftigen Beschäftigten Arbeitsbedingungen auszuhandeln, die mit denen der anderen Schifffahrtsgesellschaften in der Schweiz vergleichbar sind».

Schliesslich appellieren die Beschäftigten an den Kanton, als Vermittler zu fungieren, damit die FART das gesamte SNL-Personal, das auf dem Schweizer Teil des Lago Maggiore beschäftigt ist, übernimmt.

Unter Applaus sichert Matthias Hartwich dem Personal die volle Unterstützung des SEV und der beiden anderen beteiligten Gewerkschaften zu: «Es ist an der Zeit, dass wir alle zusammenstehen, und wir werden euch in allen Phasen dieser äusserst turbulenten Zeit zur Seite stehen. Ihr könnt auf uns zählen.»

Allgemein herrscht die Meinung, dass die hartnäckige Weigerung der SNL, im öffentlichen Interesse neue Horizonte anzusteuern, jede Entwicklungsmöglichkeit blockiert. Den logischen und wünschenswerten Wandel einzuleiten wäre ein Akt der Verantwortung.

wenn sie sich alleingelassen fühlen, weil die Verfahren kompliziert und nervenaufreibend sind und die Täterschaft nicht zur Rechenschaft gezogen werden kann.» Eine Verlagerung auf die Kantone lehnt der SEV ab, da dies zu unterschiedlichen Praktiken, schwächerem Schutz und Unsicherheit für das Personal führen würde. Zusätzlich setzt sich der SEV für niederschwellige Meldeverfahren, konsequente Unterstützung durch die Transportunternehmen, psychologische Betreuung für Betroffene und eine systematische Erfassung von Übergriffen ein. Der Vorstand unterstützt die Vernehmlassungsantwort ebenfalls ohne Gegenstimme.

2027 lanciert der SEV die Kampagne «Gesund bei der Arbeit – sicher unterwegs!». Für den Vorstand ist klar: Beim Gesundheitsschutz besteht dringender Handlungsbedarf. «Wir sind keine Schwarzmalerei, sondern beschreiben nur die Realität. Wir sind alle gefordert, dass wir mehr Druck auf Unternehmen und andere Verantwortliche ausüben, beim Gesundheitsschutz voranzumachen», sagt René Schnegg. Die Vorstandsmitglieder schlagen verschiedene Themen vor, die der SEV in seine Gesundheitskampagne aufnehmen wird.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Verkehr '45 und die Reform der Bundesanwaltschaft geben an der SEV-Vorstandssitzung zu reden. Auch die Kampagne für einen besseren Gesundheitsschutz zeigt: Das Thema bewegt die Mitglieder.

SEV-Vorstandspräsident René Schnegg begrüsst den Politkoordinator des SEV, Simon Burgunder, der über aktuelle bundespolitische Themen informiert. Verkehr '45 legt fest, welche Bahn- und Strassenprojekte in der Schweiz bis 2045 umgesetzt werden sollen. Weil

Geld und Kapazitäten nicht für alle geplanten Projekte reichen, muss der Bund Prioritäten setzen. Für den Bahnausbau sind 24 Milliarden Franken vorgesehen, die zum Teil aus dem Bahninfrastrukturfonds, teilweise über ein Mehrwertsteuer-Promille finanziert werden. Der SEV schlägt vor, diese Finanzierung in seiner Vernehmlassungsantwort zu unterstützen. Allerdings braucht es klare Prioritäten, erklärt Simon Burgunder: «Im Grundsatz sollen der Substanzerhalt und die Erneuerung der bestehenden Bahninfrastruktur zuerst kommen.» Ebenso wichtig ist es, den Rückstand beim Substanzerhalt aufzuholen. Danach

folgen die Umsetzung und Inbetriebnahme des Angebotskonzepts '35, die Digitalisierung des Bahnbetriebs und erst am Schluss die geplanten Grossprojekte. Hans-Ueli Keller vom Unterverband BAU macht deutlich: «Es braucht auch genügend Personal, um diese Herausforderungen zu stemmen.» Auch dieser Punkt fliesst in die Vernehmlassung ein. Der Vorstand genehmigt die Stossrichtung einstimmig.

Strafverfolgung muss beim Bund bleiben

Zu reden gibt auch die geplante Reform der Bundesanwaltschaft: Sie sieht unter anderem vor, dass Straftaten

gegen das Personal des öffentlichen Verkehrs künftig nicht mehr von der Bundesanwaltschaft, sondern von den Kantonen verfolgt werden. Der Bundesrat will damit die Bundesanwaltschaft entlasten. «Diese Reform gefährdet die Errungenschaften des SEV in seinem Engagement gegen Gewalt», hält Simon Burgunder fest. Der SEV fordert deshalb, dass Straftaten gegen das Verkehrspersonal weiterhin in der Strafverfolgungskompetenz des Bundes bleiben: «Aus unserer Erfahrung ist für Betroffene entscheidend, dass Vorfälle konsequent, rasch und schweizweit einheitlich behandelt werden. Das Schlimmste für die Betroffenen ist,

VORSTAND SEV

Strukturerhalt kommt vor Ausbau

EUROPAS PROJEKT DES VOLL DIGITALEN GÜTERZUGS

DAK in weiter Ferne



Automatisch gekuppelte und digital verbundene Güterwagen bei der Präsentation in Berlin Spandau.

Peter Moor
zeitung@sev-online.ch

Der automatisierte, digitalisierte Güterzug ist machbar, aber die Realisierung noch in weiter Ferne. Dies zeigte sich bei einer Präsentation an der Bahnmesse Innotrans in Berlin.

Die Europäische Union, mehrere Staatsbahnen und die Bahnindustrie arbeiten unter dem Titel «Europe's Rail» gemeinsam an der Entwicklung des voll digitalisierten Güterzugs. Die beiden zentralen Elemente des Zugs sind die automatische Kupplung und der Datenaustausch zwischen Wagen und Lokomotive. Damit sollen Kuppeln, Bremsprobe und Zuginformationen digital erfolgen statt mit Handarbeit. Das Projekt ist unter dem Kürzel DAK bekannt, was digitale, automatische Kupplung bedeutet. Die SBB arbeitet eigenständig ebenfalls am digitalisierten Güterzug; zwischen Stabio und Dietikon ist ein erster Zug unterwegs, bei dem Kuppeln und Bremsprobe digital erfolgen, aber die Wageninformationen noch klassisch zusammengeführt werden.

Während der Innotrans, der weltweit wichtigsten Messe für Verkehrstechnik in Berlin, präsentierte das europäische Konsortium auf dem Testgelände der Havelländischen Eisenbahn den Projektstand. Die technischen Probleme sind weitgehend gelöst: Man hat sich auf einen Kupplungstypen und auf Datensysteme geeinigt und diese inzwischen sowohl in Test-Lokomotiven als auch in Test-Güterwagen eingebaut. Bei der Präsentation funktionierten alle Elemente: Kuppeln und wieder trennen ebenso wie die Bremsprobe als auch der Datentransfer von den Wagen zur Lokomotive, auf deren Display Nummern, Gewicht und Länge sowie die korrekte Position der Wagen im Zug angezeigt wurden.

600 000 Wagen umbauen?

So weit, so gut. Alle weiteren Fragen blieben unbeantwortet. Schon auf die Frage nach den voraussichtlichen Kosten pro Güterwagen kam die doch recht forsche Antwort: «Das ist zurzeit bedeutungslos.» Allerdings handelt es sich dabei wohl um die entscheidende Grösse angesichts der rund 600 000 Güterwagen, die zurzeit in Europa unterwegs sind. Für die Bahnen steht der Gewinn an Effizienz im Vordergrund, da Kuppeln und Bremsprobe viel Zeit beanspruchen. Ob dies für die verladende Industrie ebenfalls gilt, ist unklar. Schnelleren und zuverlässigeren Abläufen stehen höhere Kosten für die Anschaffung oder Miete der Wagen gegenüber.

Wagen in zwei Schritten umbauen

Während bei den Lokomotiven eine technische Lösung zur Verfügung steht, um sowohl die bisherige Schraubkupplung als auch die digitale Kupplung so übereinander anzubringen, dass zwischen analogen und digitalen Zügen gewechselt werden kann, ist dies bei den Wagen unrealistisch.

Geplant ist nun ein zweistufiger Umbau: In einem ersten Schritt sollen bei den Wagen die digitalen Kupplungen hinter der bestehenden Kupplung montiert und Kabel für die Daten eingebaut werden. Die Wagen bleiben damit für den klassischen Betrieb funktionsfähig. In einem zweiten Schritt werden die Schraubkupplungen abgebaut und die Elektronik installiert. So kann die Umbauphase früher gestartet und über einen längeren Zeitraum verteilt werden.

«Zu langsam, zu teuer»

Dennoch lässt sich überhaupt nicht abschätzen, wann die Umstellung erfolgen wird. Die Schweiz ist an dem Projekt nicht direkt beteiligt, da nicht EU-Mitglied, aber

SBB Cargo ist im ständigen Austausch mit den europäischen Partnern, zudem ist Stadler als Lokbauer Teil des Konsortiums. Entsprechend ist denn auch die neue SBB-Lok mit der Bezeichnung «DuFour», die Stadler an der Innotrans erstmals präsentierte, schon vollständig DAK-tauglich. Am Rand der Präsentation hielt Cargo-Chef Alexander Muhm fest, dass für ihn an der Entwicklung der automatisierten, digitalen Güterzüge kein Weg vorbei führe. Das EU-Projekt kritisierte er allerdings deutlich: «Zu langsam, zu teuer!» SBB Cargo sei jedoch darauf angewiesen, dass die Umstellung gesamteuropäisch erfolge, denn zwei Drittel der Wagen im Einzelwagenverkehr verkehren international.

Innotrans 2026: im Zeichen der Automation

Die Innotrans war dieses Jahr geprägt durch den grossen Digitalisierungsschritt, der in den letzten Jahren alle Bereiche des Lebens erfasst hat. Automation war in vielen Kategorien ein Thema, wobei es etwa beim automatisierten Fahren nur für geschlossene Systeme realistische Anwendungen gibt. Auffällig oft wurden Anwendungen gezeigt, die normale Fahrzeuge mit Instrumenten ausrüsten, um Fahrbahn und Umgebung besser zu kontrollieren und Schwachstellen schneller zu entdecken.

Ein weiterer Trend zeigt sich bei den Antriebssystemen: Triebfahrzeuge werden so gebaut, dass sie auf unterschiedliche Art fahren können, insbesondere mit Oberleitung oder Batterie, wobei zum Beispiel Schnellladesysteme für Regionalzüge gezeigt wurden, wie sie bei Bussen schon im Einsatz sind.

DISKUSSION AN DER
INNOTRANS

Besserer Schutz für Lokomotivführer:innen nötig

Peter Moor. Die Europäische Union war an der Bahnmesse Innotrans mit einem eigenen Stand vertreten. Dort fanden täglich mehrere Gesprächsrunden zu unterschiedlichen Themen statt, eine davon zur Frage des Arbeitsschutzes des fahrenden Personals.

Es standen sich Jedde Hollewijn von der Europäischen Transportarbeiter:innen-Föderation ETF und Josselin Petit von der «European Rail Freight Association» gegenüber, der Dachorganisation der nichtstaatlichen Güterbahnen. Gesprächsleiterin Estelle Bacconnier von der Europäischen Kommission hielt einleitend fest, dass die Kommission schon 2017 erstmals einen Auftrag an die Europäische Bahnagentur ERA erteilt hatte, um das Problem anzugehen. Da Resultate ausblieben, wurde der Auftrag 2024 konkretisiert, wobei es ausdrücklich nicht darum ging, europaweit einheitliche Arbeits- und Ruhezeiten für das Lokpersonal zu definieren, sondern die Problemstellen anzugehen.

Jedde Hollewijn betonte, dass es ein Sicherheitsproblem ist, wenn die Arbeitszeitkontrolle nicht zuverlässig funktioniert. Sie nannte zwei wesentliche Problembereiche: Wenn ein Lokführer bei zwei verschiedenen Unternehmen arbeitet, kann er ohne weiteres nach einer Schicht am einen Ort eine neue Schicht am anderen Ort antreten. Es bestehe keine Kontrolle der Arbeitszeiten, jedes Unternehmen habe dafür sein eigenes System. Dasselbe gilt im grenzüberschreitenden Verkehr: Die Fahrzeiten des Herkunftslandes sind im Zielland unbekannt. Hollewijn forderte zuverlässige Kontrollen durch die EU, um diese Situationen zu vermeiden.

Arbeitgebervertreter Petit hielt fest, dass auch den Unternehmen wichtig ist, dass Ruhezeiten eingehalten werden. Er beurteilte die bestehenden Kontrollen als ausreichend, gestand aber auch ein, dass es zu Verstössen komme.

Hollewijn erläuterte ihre Anforderungen an ein europaweit funktionierendes System: Es müsse einfach und zweckmässig sein, die Daten müssen für Unternehmen und Kontrolleure zugänglich sein, und es muss obligatorisch sein. Nur so könne die EU einen fairen Wettbewerb der Unternehmen gewährleisten; heute hätten «schlechte» Arbeitgeber einen Konkurrenzvorteil.

Petit hielt dagegen, dass korrekte Unternehmen einen Vorteil darin haben, als faire Arbeitgeber zu gelten. Als ersten Schritt empfahl er, jenen Unternehmen Nachhilfe zu geben, die «noch einen Rückstand haben». Das sei wirkungsvoller als der Aufbau eines EU-weiten Systems. Besser wäre insbesondere ein guter Informationsaustausch zwischen den Unternehmen. Darauf entgegnete Hollewijn, die ETF klammere sich nicht an ein bestimmtes System, aber sie werde nicht nachlassen, die nötigen Massnahmen einzufordern.

Folge uns auf Instagram



www.instagram.com/gewerkschaft_sev

SBB CARGO

Aktuelle Themen

SEV-Info vom 5.10.2026
philipp.hadorn@sev-online.ch

Bei SBB Cargo stehen verschiedene Veränderungen an, die für die Arbeitsbedingungen und die tägliche Arbeit von grosser Bedeutung sind. Der SEV begleitet diese Entwicklungen kritisch und setzt sich dafür ein, dass die Interessen der Mitarbeiter:innen berücksichtigt werden.

G-enesis ist ein Projekt, das vom SEV nicht mitgetragen wird, insbesondere, weil es zu einem Abbau von Leistungen, Stellen und Know-how führt. Wir beobachten die Umsetzung deshalb besonders kritisch und werden genau hinschauen, welche Auswirkungen die Veränderungen auf die Mitarbeiter:innen und ihre Arbeitsbedingungen haben.

Für den SEV ist klar: Veränderungen dürfen nicht auf dem Rücken der Mitarbeiter:innen erfolgen.

Umstellung der Produktion

Mit der veränderten Bedarfssituation werden auch die Einteilungen angepasst. Dabei gilt für den SEV ebenfalls: Neue Bedürfnisse in der Produktion dürfen nicht dazu führen, dass sich die Arbeitspläne der Mitarbeiter:innen verschlechtern. Wir werden die Entwicklung aufmerksam verfolgen und darauf achten, dass bei der Planung nicht nur die betrieblichen Anforderungen, sondern auch die berechtigten Bedürfnisse

der Mitarbeiter:innen berücksichtigt werden.

Eingliederung in die SBB

Die Wiedereingliederung von SBB Cargo ins Mutterunternehmen wirft verschiedene Fragen auf. In der entsprechenden Arbeitsgruppe prüfen wir deshalb insbesondere, welche Cargo-spezifischen Vereinbarungen weiterhin Gültigkeit haben und wie deren Weiterführung geregelt wird.

Auch mögliche Übergangsbestimmungen müssen geklärt werden. Für den SEV ist entscheidend, dass bestehende Regelungen mit der organisatorischen Eingliederung nicht einfach verschwinden.

Wir setzen uns dafür ein, dass die Interessen der Cargo-Mitarbeiter:innen auch in dieser Übergangsphase gewahrt bleiben.

Tagespauschale für B-Leistungen

Eine wichtige Nachricht für die B100-Lokführer:innen: Auch im kommenden Jahr wird bei der Erbringung von B-Leistungen eine Tagespauschale ausgerichtet. Damit ist ein wichtiger Punkt vorerst geklärt. Gleichzeitig bleibt für den SEV das Ziel bestehen, dass die Tätigkeit als «fahrendes Personal» anerkannt wird. Bis dahin sind noch einige Hürden zu überwinden. Wir bleiben an diesem Thema dran.

Personalmangel: die Belastung bleibt bestehen

Aus den Reihen unserer Mitglieder wird immer wieder darauf

hingewiesen, dass die Personalsituation bereits heute angespannt ist. Mit der Umstellung auf den neuen Fahrplan besteht die Befürchtung, dass sich diese Situation weiter verschärfen könnte. Kritisch beobachten wir deshalb, ob die angekündigte «optimierte Bahnproduktion» tatsächlich zu einem geringeren Personalbedarf führt – oder ob der bestehende Unterbestand weiterhin bestehen bleibt oder zunimmt.

Besonders wichtig wird dies mit Blick auf die bevorstehende Pensionierungswelle. SBB Cargo ist gut beraten, bei den Einteilungen die Bedürfnisse und die langfristige Bindung der Mitarbeiter:innen gebührend zu berücksichtigen. Denn wenn die Belastung steigt und die Arbeitsbedingungen unattraktiver werden, droht neben dem bestehenden Personalmangel auch ein zusätzlicher Verlust von wertvollem Know-how.

Der SEV bleibt dran

Der SEV wird die anstehenden Veränderungen weiterhin kritisch begleiten und die Anliegen seiner Mitglieder einbringen. Unsere Forderung ist klar: Veränderungen bei SBB Cargo müssen mit dem Personal und nicht auf dessen Kosten umgesetzt werden. Der SEV dankt seinen Mitgliedern für ihre Rückmeldungen und Unterstützung. Meldet euch bei euren SEV-Vertretungen, wenn ihr von konkreten Problemen oder Verschlechterungen betroffen seid. Gemeinsam bleiben wir dran.

HELVETIA

Autoversicherung

Wann sollte ich von Voll- auf Teilkasko wechseln?

Mit einer Vollkaskoversicherung profitieren Sie von einem umfangreichen Sorglos-Schutz. Ob Marderschaden oder selbstverschuldete Kollision bis hin zu einem Totalschaden: Ihre Versicherung übernimmt die Kosten für Schäden an Ihrem Auto im Rahmen der vereinbarten Leistungen. Die Teilkaskoversicherung schützt hingegen ausschliesslich vor Diebstahl und Umweltschäden. Dazu gehören beispielsweise Schäden durch Hagel, Schneeerutsch, Wildunfälle oder Feuer. Ein Wechsel von Vollkasko zu Teilkasko sollte deshalb gut überlegt sein.

Totalschaden gezielt absichern

Mit zunehmendem Alter des Fahrzeugs prüfen viele Halterinnen und Halter, ob sich die Vollkaskoversicherung noch lohnt. Mit einem Wechsel auf Teilkasko sparen sie zwar Prämie, verzichten aber auf den Schutz bei selbstverschuldeten Schäden. Einige wären zwar bereit, selbstverursachte Schäden selbst zu beheben oder eine Beule am Auto in Kauf zu nehmen. Einen Totalschaden hingegen würde sie finanziell schwer treffen. Für diese Halterinnen und Halter bietet Helvetia als einzige Versicherung in der Schweiz einen neuen Mittelweg: die Totalschadenkasko. Sie umfasst die Leistungen der Teilkasko und deckt zusätzlich den Totalschaden nach einem Kollisionsereignis, auch wenn Sie den Unfall selbst verursacht haben.

Cleverer Mittelweg statt Kompromiss

Für neue oder sehr wertvolle Fahrzeuge bleibt die Vollkasko sinnvoll. Sinkt der Wert, kann es sich lohnen, die Deckung anzupassen. Wichtig ist dabei die Frage, ob Sie einen vollständigen Verlust Ihres Fahrzeugs finanziell selbst tragen könnten oder möchten. Wenn nicht, kann die Totalschadenkasko eine Möglichkeit sein, gezielt das grösste finanzielle Risiko abzusichern, ohne weiterhin den vollen Umfang einer Vollkasko zu wählen.

Professionelle Beratung

Welche Deckung zu Ihnen passt, hängt vom Alter und Wert Ihres Fahrzeugs sowie von Ihrem Sicherheitsbedürfnis ab. In einer Beratung zur Motorfahrzeugversicherung finden Sie heraus, welcher Schutz für Sie und Ihr Fahrzeug der richtige ist. Marc Steiner, Versicherungsberater der Hauptagentur Frick, und das SEV-Beratungsteam unterstützen Sie gerne dabei. Weitere Informationen finden Sie unter www.helvetia.ch/sev.



UNTERVERBAND TS, ZENTRALVORSTAND

Herbstsitzung

Medienstelle SEV-TS. Der Zentralvorstand traf sich am Abend des 20. September zur Vorbereitung der Herbstsitzung vom 21. September in Brig-Glis. Schwerpunktthema waren die mit der Leitung Unterhalt Personenverkehr bei PP-UHR abgeschlossenen BAR-Verhandlungen.

Zentralpräsident Sandro Kälin führte durch die gefassten Beschlüsse. Dazu fand ein intensiver Austausch statt, besonders über den Beschluss Dienstbeginn und Dienstende wurde rege diskutiert. Im Oktober/November 2026 sollen Infoanlässe an verschiedenen Standorten zu den neuen BAR stattfinden. Ziel ist, bis Mitte Dezember eine Abstimmung zur Annahme/Ablehnung bei den SEV-Mitgliedern bei PP-UHR durchzuführen. Um festzustellen, an welchen Standorten Handlungsbedarf bei der Erreichbarkeit von Pausenräumen besteht, wurde mit der Leitung PP-UHR eine Begehung der verschiedenen Pausenräume in den Werken und Serviceanlagen durch die SEV-TS-Vertreter und die zuständigen Personalkommissionen vereinbart. Die Begehungen sollen bis Ende 2026 erfolgen.

Sandro Kälin informierte den Zentralvorstand zudem über Neuigkeiten aus dem SEV, unter anderem über den Rücktritt von Hanny

Weissmüller als Zentralpräsidentin des LPV und als Vizepräsidentin im SEV-Vorstand. Eine gute Nachfolgelösung wird angestrebt. Sandro Kälin sprach auch über verschiedene Sozialpartnermeetings in den SBB-Bereichen Konzern, Personenverkehr, Güterverkehr, Immobilien und Infrastruktur. Rege diskutiert wurde im Bereich SBB Cargo das neue Produktionsmodell (G-enesis) und das Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit.

Ein wichtiges Signal für die Zukunft: SBB-Cargo wird ab 1. Januar 2027 wieder fester Bestandteil des SBB-Konzerns. Dieses Zeichen fand grossen Zuspruch im Zentralvorstand.

Unterverbandsmitteilungen

Die Anzahl Neumitglieder 2026 des Unterverbandes ist auf dem Stand vom letzten Jahr, trotzdem ist die Gesamtmitgliederzahl des TS per Ende August 2026 auf noch 2071 Personen gesunken.

Am 24. März 2027 findet ein AZG-Kurs für den Unterverband TS im Regionalsekretariat in Zürich statt. Die Delegiertenversammlung des Unterverbandes TS ist am 21. Mai 2027 in Olten. Die SEV-Delegiertenversammlung findet am 10. Juni 2027 in Lugano statt, der UV TS wird wieder mit zehn Delegierten vertreten sein.

LAUSANNER VERKEHRSBETRIEBE

Petition für echte Verhandlungen

Yves Sancey. 727 Unterschriften in wenigen Wochen: Die Botschaft an die Direktion der Lausanner Verkehrsbetriebe (TL) ist deutlich. Am 24. September übergab eine Delegation der SEV-VPT-Sektion TL im Depot Perrelet eine Petition. Sie fordert echte Verhandlungen und die Rücknahme von Massnahmen, die das Personal finanziell belasten.

Umstrittener Mobilitätsplan

Der neue Mobilitätsplan ist seit dem 1. September in Kraft und soll nachhaltigere Arbeitswege fördern. Viele Mitarbeiter:innen sehen darin jedoch vor allem zusätzliche Kosten. Wer wegen Früh- oder Spätdiensten auf einen Parkplatz angewiesen ist, bezahlt neu 10 Franken pro Monat. Gleichzeitig kostet das bisher kostenlose FVP-GA 2. Klasse neu 170 Franken pro Jahr.

«Dieses Ergebnis ist eine deutliche Botschaft: Die Arbeitnehmer:innen akzeptieren nicht, dass die Kosten des neuen Mobilitätsplans auf ihre Schultern abgewälzt werden», sagt Aline Zuber, Gewerkschaftssekretärin SEV und zuständig für die TL.

Der Konflikt dauert bereits seit zwei Jahren. Schon 2024 forderte der SEV echte Verhandlungen und einen Mobilitätsplan, der die Kauf-



Delegation des Sektionsvorstands SEV-VPT TL vor der Petitionsübergabe.

kraft des Personals nicht verschlechtert. Gespräche fanden zwar statt, doch die Direktion lehnte formelle Verhandlungen und eine Vereinbarung ab. Im Herbst 2025 lehnten die SEV-Mitglieder bei den TL den neuen Mobilitätsplan einstimmig ab.

Eine Frage des Respekts

Für Manuel José Antunes de Lima, Präsident der SEV-Sektion TL, geht es um mehr als Geld: «Es ist eine Frage der Anerkennung und des Respekts gegenüber dem Personal.» Die Fahrer:innen und Mitarbeiter:innen anderer Berufsgruppen sorgen täglich dafür, dass das Netz funktioniert. Viele beginnen

frühmorgens oder arbeiten bis spätabends und können ihr Verkehrsmittel für den Arbeitsweg kaum frei wählen. «Unter diesen Umständen wird es als zutiefst ungerecht empfunden, wenn sie mehr bezahlen müssen, um zur Arbeit zu kommen.»

Die Petition fordert nun echte Verhandlungen zwischen den TL und dem SEV sowie die Rückkehr zur Kostenfreiheit des FVP-GA 2. Klasse und der Parkplätze für Mitarbeiter:innen mit Früh- und Spätdiensten.

Für den SEV ist klar: Nachhaltige Mobilität lässt sich nicht gegen das Personal gestalten, sondern nur gemeinsam mit ihm.

PV BERN

September-Wanderungen

Max Krieg. Am 3. September fand sich ein Quintett ein zur Rundreise von Bern über Tavannes und die Wanderung in den Freibergen von Les Breuleux über die Hügel bis nach Le Noirmont. Auf unserem Weg durch Wiesen und Wälder erwarteten uns Windkraftanlagen, die wunderbaren Desserts in der Auberge du Peu-Péquignot und die weitherum hörbaren Soundchecks für das Festival «Chant du Gros» in Le Noirmont. Für die Rückreise nahmen uns die CJ nach La Chaux-de-Fonds mit. Danke an Willi Guggisberg für die Organisation und Führung.

Am 24. September zählten zehn Wanderlustige auf dem Fussweg von Rohrbach nach Frutigen die versprochenen sieben Brücken über die Engstlige – und wir haben sie alle gefunden. Am eindrücklichsten war die Hohstalden-Hängebrücke, die in 37 Metern Höhe mit einer Länge von 155 Metern die Ufer ver-



Gänsemarsch auf dem Rostgitter.

bindet. Das Kaffee im Hängebrück-Beizli und dann die Pizza in Frutigen rundeten den «Spaziergang» ab. Besten Dank an Klaus Gasser für die Organisation und Führung.



Das Pentagon in der Auberge.

UNTERVERBAND PV

Der SEV ist auch eine Gewerkschaft für die Pensionierten

Alex Bringolf. Der Zentralvorstand (ZV) des PV und die Sektionspräsidenten der Region Ost berieten am 15. September in Sargans über die Mitgliederbetreuung beim Übergang in die Pensionierung. Im Zentrum standen der persönliche Kontakt, eine verständlichere Kommunikation der Vorteile einer Mitgliedschaft sowie neue Angebote für pensionierte Mitglieder. Dass eine Gewerkschaft für Arbeitnehmende da ist, ist bekannt. Dass der SEV aber auch für Pensionierte wichtig ist, müssen wir besser kommunizieren.

Der Wechsel von der aktiven Sektion zum PV ist für Neupensionierte auch ein Wechsel in eine neue «Heimat». Eine Übergangslösung kann sein, dass Neupensionierte beim Eintritt während einer noch festzulegenden Zeit auch mit ihrer bisherigen Sektion verbunden bleiben. SEV und PV prüfen eine «Doppelmitgliedschaft» und die Aufteilung der Mitgliederbeiträge. Ebenfalls könnten Sektionen für neupensionierte Mitglieder feste Ansprechpersonen bestimmen und den Kontakt zu den aktiven Sektionen gezielt pflegen. Persönliche Gespräche können Austritte verhindern. Geprüft wird dabei vom SEV eine mögliche Werbeprämie für den Aufwand von Personen, die austrittswillige Kolleginnen und Kollegen beraten und vom Austritt abhalten können. Dies kann mit einem Werbegespräch verglichen werden. Gleichzeitig soll deutlicher kommuniziert werden, dass Pensionierte nur den halben Mitgliederbeitrag bezahlen. Bewährte Aktivitäten der Sektionen sollen unbedingt weitergeführt werden; ihre Autonomie bleibt dabei gewahrt.

Zentralpräsident Roland Schwager hat mit Daniel Pasche das Budget 2027 vorbesprochen und präsentierte dieses dem ZV zur Diskussion. Mit Blick auf die DV hat die Sektion Jura den Antrag eingereicht, dass Sektionen mit weniger als 250 Mitgliedern einen Gast ohne Stimmrecht mitbringen dürfen. Die Kosten dafür soll die Zentralkasse übernehmen. Begründet wird der Antrag als Nachwuchsförderung künftiger Vorstandsmitglieder. Budget und Antrag wird die DV am 27. Oktober diskutieren und darüber abstimmen.

Im sozialpolitischen Teil rief der ZV dazu auf, die Mitglieder für die Abstimmung über die Finanzierung der 13. AHV-Rente zu mobilisieren. Die Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,5 Prozentpunkte soll über die Informationskanäle des PV und an den Herbstversammlungen thematisiert werden. Zudem wurde über die aktuelle Lage der Pensionskasse SBB informiert. Deren finanzielle Situation wurde als derzeit stabil bezeichnet. Ob für 2027 ein Teuerungsausgleich ausgerichtet werden kann, entscheidet sich im Dezember, der PV wird sich dafür einsetzen.

Die Sitzung machte deutlich, dass der PV seine Rolle sowohl als soziale Gemeinschaft und auch als gewerkschaftliche Interessenvertretung stärken will. Mit dem Pensioniertenrechtsschutz unterstützt der SEV seine Mitglieder unter anderem bei Problemen mit den Vorsorgewerken. Damit endete eine gute Sitzung des ZV mit den Sektionspräsidenten Ost. Roland Schwager wünschte allen eine gute Heimkehr.

ANZEIGE

SEV-Mitglieder profitieren doppelt.

150 CHF geschenkt!

Guthaben	
11'505.25 CHF	
Leben	6'320.25
Ferien	2'100.00
Velo	800.00
Mittagessen	1'000.00
Coffee to go	45.00
Rechnungen	1'240.00

Zak ist die Neobanking-App der Bank Cler. Mit Zak hast du deine Finanzen immer im Griff. Gratis Konto mit Karte, Sparkonto, Vorsorgen, Anlegen und noch viel mehr.

1. Eröffne jetzt ein Zak-Konto und sichere dir mit dem Code «SEVZAK» 50 CHF Startguthaben.

2. Eröffne ein Zak-Vorsorgekonto, zahle bis Ende Jahr mind. 500 CHF ein, und wir schenken dir 100 CHF: cler.ch/zak-vorsorge

Zeit, über Geld zu reden.

Bank
Banque
Banca

CLER

PV LUZERN

Wanderung Zollbrück–Lützelflüh



ZVG

Peter Trutmann. Am 17. September, einem herrlichen und warmen Nachsommertag, begaben sich 36 wanderfreudige pensionierte Frauen und Männer des PV Luzern auf die erste Wanderung nach der Sommerpause.

Unser Ziel war das Emmental. In Luzern nahmen wir im Zug unsere Plätze ein und fuhren via Langnau im Emmental nach Zollbrück und stärkten uns dort im Café Liechi mit dem obligaten Kaffee und Gipfeli. Nach diesem kurzen Abstecher in dieses schmucke Dorf mit seinen imposanten Emmentaler Häusern waren wir gestärkt und motiviert, die geplante Wanderung anzutreten. Wir begaben uns an das Ufer der Emme, und dieser Fluss begleitete uns während der ganzen Wanderung bis nach Lützelflüh. Die leichte Wanderung auf mehrheitlich Waldwirtschafts- und Wanderwegen ermöglichte es, unterwegs mit einer Kollegin oder einem Kollegen einen Schwatz zu halten. Die Trockenheit zeigte sich der ganzen Emme entlang. Grosse Sandbänke und nur ein kleines «Rinnsal» von Emme zeigten die Auswirkungen des sehr trockenen Sommers. Auch die Bäume litten unter der Trockenheit, indem

sie schon etliche Blätter fallen liessen. Man kam sich manchmal vor wie im Spätherbst mit dem raschelnden Laub am Boden. Zwei Eichhörnchen liessen sich von uns nicht stören und sammelten reichlich Vorräte für den Winter. Wir alle haben diese schöne Wanderung in der herrlichen Natur sehr genossen und erreichten nach zwei Stunden unser Tagesziel, das Dorf Lützelflüh. Der Besuch beim Grab von Albert Bizius, besser bekannt unter dem Schriftstellernamen Jeremias Gotthelf, rundete diesen kulturellen Vormittag auf Gotthelfs Spuren ab. Im Gasthaus Emmenbrücke warteten schon die drei Nichtwanderer und wir gesellten uns dazu. Ein feines Mittagessen liessen wir uns schmecken, begleitet von einer interessanten und heiteren Gesprächsrunde. Die Heimreise erfolgte individuell. Eine schöne Wanderung im Emmental fand ihr Ende, und alle kehrten glücklich heim.

Etwas in eigener Sache: Ich plane die Wanderungen im Jahr 2027 und bin dankbar für Vorschläge und auch spontane Zusage für die Leitung einer Wanderung. Bitte meldet euch. Herzlichen Dank.

PV BUCHS-CHUR

Herbst- wanderung

Christian Niggli. Für die diesjährige Herbstwanderung musste so manche:r Teilnehmer:in am Morgen den Wecker richten. Treffpunkt war am 28. September um 7.50 Uhr auf dem Perron der RhB im Bahnhof Chur. Zug und Postauto brachten uns via Ilanz nach Vals, zur Talstation der Bergbahn, mit der es hinauf nach Gadastatt auf 1820 Meter über Meer ging. Die Überraschung dabei: Die Bergfahrt nach Gadastatt war für alle gratis! Im Berggasthaus nahmen

wir wie immer erst mal eine Stärkung zu uns. Nach Kaffee und Gipfel, auf Kosten der Sektionskasse, waren wir bereit für den Abmarsch Richtung Zervreila. Eine Wanderung durch eine bunte, herrliche Berglandschaft mit Blick auf die umliegenden Alpen und Berggipfel. Das Ziel der mittelschweren Wanderung war der Stausee, welcher wegen der anhaltenden Trockenheit leider nur zur Hälfte gefüllt war. Der Anblick des blauen Sees umgeben von hohen Bergen und der roten Heidelbeersträucher in der klaren Herbstluft war aber trotzdem sehr schön.

Im Bergrestaurant Zervreila wurde anschliessend ein feines Mittagessen serviert, wobei die Spezialität des Hauses, ein Heidelbeerkuchen, besonders erwähnt werden muss.

Die Rückfahrt mit dem Postauto über die engen Strassen mit den vielen Kurven des Valsertals nach Ilanz verlief Dank einem sehr routinierten Chauffeur unfallfrei! Herzlichen Dank an alle Mitwanderer für diesen schönen Tag.



ZVG

PV BIEL

Mitgliederversammlung mit SEV-Präsident Matthias Hartwich

Robert Drewes. Die Mitglieder, welche sich in Brügg versammelt hatten, warteten geduldig auf die Ausführungen und Informationen von SEV-Präsident Matthias Hartwich. Vorab wurden jedoch die Traktanden unter der Leitung von Co-Präsident Markus Kröppli abgearbeitet. Die Mutationen wurden zur Kenntnis genommen, der Sektionsbeitrag von CHF 2 für das Jahr 2027 war nicht bestritten und als Delegierte für die DV-PV vom 27. Oktober in Stettlen wurden Roger Schweizer (Co-Präsident) und Gerhard Bigler gewählt. Wer wird die Nachfolge von Robert Drewes antreten, welcher sein Amt als Sekretär (Protokoll) sowie die Berichterstattung an die SEV-Zeitung per Ende Jahr zur Verfügung stellt? Der Vorstand war fündig geworden und schlug Gerhard Bigler zur Wahl vor. Da aus der Versammlung keine Vorschläge eingingen, wurde Gerhard Bigler einstimmig mit Applaus gewählt.

Nach einer kurzen Pause übergab Co-Präsident Markus Kröppli das Wort an Matthias Hartwich. Matthias zeigte uns aus dem Stegreif die Tätigkeit eines SEV-Präsidenten auf. Er verstand es darzulegen, was aus gewerkschaftlicher Sicht in unserem demokratischen Land zum Teil falsch läuft. Er gab uns Hinweise, wieso die «Reichen» immer mit dem nicht selbst erarbeiteten Vermögen mehr verdienen wollen und uns weismachen wollen, dass wir, das arbeitende Volk, ja nicht zu viel verdienen sollen, Lohnverhandlungen, Teuerungsausgleich, Finanzierung der 13. AHV-Rente, Pensionskasse, Krankenkassenprämien und Energiekosten. Der SEV-



ZVG

Gerhard Bigler, Sekretär ab Anfang 2027.

Präsident wies auch darauf hin, dass die SBB im Jahr 2027 ihr 125-jähriges Bestehen feiert, dass ein neuer CEO zu wählen ist und GAV-Verhandlungen stattfinden werden. Wie wir uns bei den kommenden Abstimmungen einbringen sollen, müsse jede:r Teilnehmer:in selber wissen. Er, als SEV-Präsident, werde uns immer für soziale Gerechtigkeit und Demokratie vertreten. Er ist von den SEV-Mitgliedern gewählt und beauftragt, die Interessen der Mitgliedschaft zu vertreten. Matthias dankte für das Zuhören und beantwortete noch einige Fragen.

Hinweis: Am 8. Oktober findet die Herbstwanderung und am 4. Dezember der «Chlouser» statt. Mit dem Dank und den besten Wünschen für die kommende Herbstzeit schloss Markus Kröppli die Versammlung.

PV OLTEN UND UMGEBUNG

Ehrung für 1620 Jahre SEV



SUSANNE KURZ

Anstossen auf die lange Treue zum SEV.

Peter Moor. Nicht wie üblich an der Hauptversammlung im März in Olten, sondern für einmal an der Herbstversammlung in Solothurn ehrte der PV Olten und Umgebung seine Mitglieder mit runden Jubiläen im SEV. 10-mal 40 Jahre, 9-mal 50 Jahre, 7-mal 60 Jahre und 5-mal gar 70 Jahre gab es zu feiern. Nicht alle konnten dabei sein, die Anwesenden jedoch erhielten ihre Urkunden und Abzeichen. Präsident Heinz Bolliger stiess mit ihnen auf ihre teils wirklich lebenslange Treue zum SEV an.

Gesundheitliche Gründe führten dazu, dass die Versammlung zwei neue Mitglieder in die Geschäftsprüfungskommission wählen musste: Stefan Gugger und Michael Müller ersetzen Kurt Suter und Klaus Blättler.

Im zweiten Teil der Versammlung berichtete Manfred Willi aus Goldau über den Ver-

ein Furka-Bergstrecke. Dieser hat vor über 40 Jahren damit begonnen, die Strecke wieder in Stand zu setzen, die nach dem Bau des Furka-Tunnels nicht mehr für den Fahrplanverkehr benötigt wurde und eigentlich zum Abbruch vorgesehen war. Doch es ging nicht nur darum, die Strecke wieder fahrbereit zu machen: Der Verein wollte den Betrieb mit den historischen Dampfloks aufnehmen, die früher über die Zahnradstrecke gefahren waren. Allerdings waren diese in der Zwischenzeit nach Vietnam verkauft worden ... Willi beschrieb lebhaft, wie abenteuerlich es war, die Loks wieder in die Schweiz zu holen.

Die gut besuchte Versammlung wurde wie üblich umrahmt vom Eisenbahnerchor, der auch bei der Ehrung der im letzten Halbjahr verstorbenen Mitglieder die passenden Töne traf.

Unter-verbände

7. 11.
Unterverband VPT und VPT VZO

VPT-Tagung Deutschschweiz 2026. Details unter sev-online.ch/de/downloads/pdf_de/2026/vpt-tagung-deutschschweiz-2026-einladung.pdf
10.15 Uhr, Mehrzweckhalle Blatt, Tann

Sektionen

24. 10.
Bau Zürich

Besichtigung Stoos Bahn. Wir treffen uns um 10.25 Uhr bei der Stoos Bahn, Talstation. Fahrt mit der Bahn zur Bergstation und anschliessend Besichtigung und Mittagessen. Dringend persönliche Einladung beachten!
10.25 Uhr, Stoos Bahn, Talstation, Schwyz

24. 10.
RPV Bern

Herbstinfo. Eingeladen sind alle dienstfreien Kollegen sowie die Pensionierten. Die Traktandenliste wird in den Aufenthaltsräumen ausgehängt. Anmeldungen bis 20. Oktober an Bernhard Frey, 079 654 62 54 oder bernhard.frey@sbb.ch.
16 Uhr, Rest. Bahnhof, Brügg BE

27. 10.
VPT Forch

Herbstversammlung. Der Vorstand lädt alle Sektionsmitglieder zur Herbstversammlung ein. Zuerst arbeiten wir die Traktandenliste ab, danach gibt es einen feinen Imbiss. Anmeldungen bis 22. Oktober an Albert Krüsi per E-Mail, WhatsApp oder Handy. Der Vorstand hofft auf die Teilnahme möglichst vieler dienstfreier Kolleginnen und Kollegen.
19 Uhr, Rest. Bahnhof, Esslingen

28. 10.
Bau Nordwestschweiz

«SEV bi de Lüt» im BTC Hägendorf. Wir sind für dich da! Ob Fragen zum GAV, Anliegen rund um deinen Job oder einfach ein lockeres Gespräch – wir nehmen uns Zeit für dich. Und weil gute Gespräche besser mit etwas Süßem laufen: Snacks und Getränke gibt's natürlich auch. Wir freuen uns auf dich!
8.30 bis 14 Uhr, BTC Hägendorf (vor dem Verwaltungsgebäude), Hägendorf

Pensionierte

13. 10.
PV Basel

Herbstversammlung. Wir laden dich, geschätztes Mitglied, zur kommenden Herbstversammlung in unserem bewährten Lokal, Pfarreizentrum Heiliggeist, L'Esprit ein. Wir freuen uns auf deine Teilnahme und auf einen anregenden Austausch. Anträge für die Versammlung sind bzw. waren bis 21. September beim Präsidenten Walter Merz einzureichen. Deine Anmeldung erwarten wir bis 9. Oktober an vizepraesident-pv-

basel@sev-pv.ch oder praesident.pv.basel@sev-pv.ch oder 079 252 02 53.
Der Vorstand
sev-pv.ch/sektionen/basel
14.30 Uhr, L'Esprit, Laufenstrasse 44, Basel

14. 10.
VPT BLS
Gruppe Pensionierte

Wanderung Rüttihubelbad–Schafhausen i.E. Anreise: Bern ab 8.12 Uhr, Konolfingen ab 8.35 Uhr, Walkringen ab 8.52 Uhr, Rüttihubelbad an 8.56 Uhr. Startkaffee. Wanderung: Rüttihubelbad–Mänziwilegg–Aetzrüti–Schafhausen i. E.; T1, Mittel, +314/–440m, 11km, 3¼ Stunden. Dem Wetter angepasste Kleidung. Verpflegung aus dem Rucksack. Rückreise: Schafhausen i. E. ab 16.40 Uhr, Konolfingen an 16.59 Uhr, Konolfingen ab 17.07 Uhr, Bern an 17.27 Uhr. Anmeldung bis 11. Oktober an Jürg Anliker, 077 432 24 38 oder juerganliker@bluewin.ch. Details siehe auch PDF-Link in der Onlineagenda.
8.12 Uhr ab Bahnhof Bern

15. 10.
Pensioniertes Zugpersonal
Brugg

Wanderung . Wir treffen uns an der Bushaltestelle Brugg Zentrum und fahren mit dem Bus der Linie 371 um 13.35 Uhr nach Schinznach Dorf, Weisse Trotte. Die leichte Rundwanderung via Bözenegg endet im Restaurant Kaffitassli in Schinznach Dorf. Ab 15.30 Uhr ist für uns dort reserviert. Wir freuen uns auf herbstliches Wandernetter und ein nettes Zusammensein beim Zvieri.
13.35 Uhr (Bus 371) ab Brugg Zentrum

19. 10.
PV Winterthur-Schaffhausen

Herbstversammlung. Gerne laden wir euch zur Herbstversammlung ein. Im ersten Teil befassen wir uns mit den statutarischen Geschäften. Wie immer gibt's in der Pause allerlei Leckeres von Manuelas Buffet. Im zweiten Teil kommen wir in den Genuss eines Konzertes der «Alten Garde». Anträge sind in schriftlicher Form bis 10. Oktober an den Präsidenten zu richten. Eine Anmeldung ist nicht notwendig. Der Vorstand freut sich auf zahlreiche interessierte Teilnehmer:innen.
sev-pv.ch/sektionen/winterthur-schaffhausen
14 Uhr, Reformiertes Kirchgemeindehaus Winterthur-Wülflingen

21. 10.
PV Aargau

Herbstversammlung. Protokoll, Informationen des Vorstands. Vortrag Kapo Aargau zum Thema «Sicherheit»: Kriminalpräventive Schwerpunkte (digitale Kriminalität), Telefonbetrug, das Phänomen des «falschen Polizisten», Einbruchdiebstahl, Schockanruf usw. mit WM Andrea Abderhalden. Spannung ist garantiert! Im Anschluss «Bericht aus Bern» zur Herbstsession der eidgenössischen Räte mit Nationalrätin Simona Brizzi (SP/AG).
sev-pv.ch/sektionen/aargau

14.30 Uhr, Begegnungsstätte Rösslimatte, Wohlen AG

21. 10.
PV Luzern

Herbstversammlung 2026. Einladung: Wir freuen uns auf eure Anmeldung bis 10. Oktober bei Sekretärin

Ruth Anconelli (Adresse siehe Broschüre 2026). Euch erwarten: Ein- und Ausblicke des Jahresgeschehens; Ehrungen, Gratulationen, Info Jassen, Wandern, Adventsfeier, etc. Nach der Versammlung wird ein kleiner Imbiss offeriert.

sev-pv.ch/sektionen/luzern
13.30 Uhr, Rest. Kegelsporthalle Allmend, Luzern

22. 10.
PV Uri

Herbstversammlung. Der Vorstand lädt alle Sektionsmitglieder herzlich zur Herbstversammlung ein. Nach der Behandlung der Traktanden folgt im zweiten Teil ein Referat über den Umgang mit Twint und Kreditkarten.
sev-pv.ch/sektionen/uri
14 Uhr, Reformiertes Kirchgemeindehaus, Erstfeld

28. 10.
PV Bern

Herbstjass 2026. Infolge Abnahme der Teilnehmerzahl neu am letzten Mittwoch des Monats. Beginn um 14 Uhr, Kosten CHF 10, Nachtessen fakultativ. Französische Jasskarten, Schieber, Trumpf, «Undenufe + Obenabe» ohne Wys und Stöcke; 157 Punkte. Wer Lust hat, kommt vorbei. Keine Anmeldung nötig. Organisator: Erich Gerber, 031 972 02 65.

sev-pv.ch/sektionen/bern
14 Uhr, Rest. Dörfli (Busendstation Linie 10), Schliern

31. 10.
PV Basel

Wanderung. Wir laden alle Mitglieder inklusive Partnerinnen und Partner herzlich zu dieser Wanderung ein. Die leichte Wanderung führt über das Bruderholz. Der Zielort wird je nach Wetter am Wandertag festgelegt. Anmeldung bei Walter Merz, praesident.pv.basel@sev-pv.ch, 077 438 03 54 (bitte mit der Angabe von Name, Vorname und Telefonnummer). Anmeldeschluss ist der 24. Oktober. Besammlung um 10.05 Uhr, Haltestelle Bus 47, Bedrettostrasse, Basel. Wanderleiter: Alfred Lüthi (Glöggli). Zu beachten: Versicherungsschutz ist Sache der Teilnehmenden.

sev-pv.ch/sektionen/basel
10.05 Uhr, Haltestelle Bus 47, Bedrettostrasse, Basel

4. 11.
PV Luzern

PV-Jass. Wir spielen um den begehrten «Wanderpreis». Anreise aus Richtung Luzern: Luzern ab 9.57 Uhr (S4), Luzern Allmend/Messe an 9.59 Uhr; aus Richtung Brünig: Meiringen ab 8.41 Uhr, Sarnen ab 9.49 (S5), Luzern Allmend/Messe an 10.12 Uhr. Standblattausgabe ab 10 Uhr. Jassbeginn 10.30 Uhr. Mittagessen um 12 Uhr, CHF 25: Salat, «Pensionierten»-Cordonbleu, Pommes frites, Gemüse, Dessert. Siegerehrung um 15 Uhr. Rückreise Richtung Luzern: Luzern Allmend/Messe ab 15.42 oder 15.57 Uhr; Richtung Brünig: Luzern Allmend/Messe ab 15.44 (S5). Anmeldung bis 3. November an Edi Müller, 041 250 83 01, muededi@bluewin.ch.

Wir wünschen viel Vergnügen und «Guet Jass»!

sev-pv.ch/sektionen/luzern
10.30 Uhr, Rest. Kegelsporthalle Allmend, Luzern

5. 11.
PV Freiburg

Herbstversammlung. Züge ab Freiburg um 13.42 und 13.55 Uhr. Alle Mitglieder mit Partner:in sind herzlich eingeladen. Versammlungsbeginn um 14.15 Uhr. Bitte bezieht die SEV-Agenda schon vorher ab 13.45 Uhr. Die Traktandenliste liegt auf den Tischen auf. Nach dem statutarischen Teil informiert Michel Mooser, Notar in Bulle, Titularprofessor an der Uni Freiburg, über Nachlassplanung. Nach diesem Referat wird eine Käseplatte serviert. Anmeldung bitte bis 2. November,12 Uhr, bei Sekretär Jean-Louis Scherz, jlscherz@bluewin.ch, 079 252 02 51 (SMS oder mündlich). Der Vorstand freut sich auf euch.
sev-pv.ch/sektionen/fribourg
14.15 Uhr, Bahnhof Buffet, Düdingen

10. 11.
PV Basel

Plauschjassen. Bereits Tradition: Wir bieten euch einen weiteren Jassnachmittag an. Treffpunkt: 13.45 Uhr zum Einschreiben. Gejasst wird pünktlich ab 14 Uhr bis ca. 17 Uhr. Regeln: Französische Karten, Auslösung pro Runde mit 3 Passen, Schieber ohne Weis, ohne «Obenabe und Undenufe». Total 4–5 Runden mit jeweils neu ausgelosten Partner:innen. Anmeldungen zwingend notwendig bis 7. November an Willy Oppliger, 061 313 03 20 oder kassier.pv.basel@sev-pv.ch.

sev-pv.ch/sektionen/basel
Ab 13.30 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

20. 11.
PV Freiburg

Besuch Bundesarchiv. Es kommt nicht oft vor, dass das Bundesarchiv seine Türen für die Öffentlichkeit öffnet. Wir nutzen diese Gelegenheit, um euch einen Blick hinter die Kulissen zu ermöglichen und das Archiv von innen zu entdecken. Die Führung (max. 24 Teilnehmende) findet von 10.30 bis 11.45 Uhr statt. Die Führung ist ausschliesslich auf Französisch und in zwei Gruppen mit jeweils max. 12 Personen. Hinfahrt mit dem Zug, Freiburg ab 9.26 Uhr. Für Teilnehmende, die direkt nach Bern anreisen, treffen wir uns um 9.50 Uhr in der Bahnhofshalle (Treffpunkt). Vom Bahnhof Bern aus nehmen wir den Bus Nr.19 bis zur Haltestelle «Aegertenstrasse», ganz in der Nähe des Archivs. Nach der Besichtigung geben wir uns ins Restaurant «Schwellenmätteli», um dort das Tagesmenü zu geniessen. Die Rückfahrt erfolgt individuell. Die Führung ist kostenlos, das Essen und die Getränke gehen zu Lasten der Teilnehmenden. Der Kaffee wird von der Sektion spendiert. Anmeldungen bis 11. November bei Roland Julmy, rjulmy@bluewin.ch, 079 502 72 11 (SMS oder WhatsApp).

sev-pv.ch/sektionen/fribourg
9.26 Uhr ab Bahnhof Freiburg

UNSERE VERSTORBENEN

Andres Simon; JG 1927; Rangiermeister, Glis, PV Wallis.
Buchs Hans; JG 1936; Zugführer, Zürich, PV Zürich.
Eichenberger Lilly; JG 1936; Sekretärin, Bern, PV Bern.
Hofer Dora; JG 1937; Witwe des Arnold, Basel, PV Basel.
Mächler Josef; JG 1951; Teamleiter, Uerikon, PV Zürich.
Schefer Marcel; JG 1966; Betriebsdienstmitarbeiter, Grüşch, VPT Rhätische Bahn.
Schwendener Walter; JG 1944; Bereichsleiter OR, Buchs SG, PV Buchs-Chur.
Treichler Max; JG 1923; Handwerkermeister, Turgi, PV Zürich.
Tschanz Thérèse; JG 1933; Witwe des Jean, Les Breuleux, PV Jura.

Hinweis: Wegen dem Datenschutzgesetz dürfen Todesanzeigen nur mit Genehmigung der Angehörigen publiziert werden, wenn die Verstorbenen nicht schon zu Lebzeiten ihre Genehmigung zur Publikation erteilt haben. Bitte melden an mutation@sev-online.ch oder an zeitung@sev-online.ch.



IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals erscheint alle drei Wochen, ISSN 2624-7801.
Auflage: 19736 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 30322 Ex.), WEMF-beglaubigt 12. März 2026.
Herausgeber: SEV, sev-online.ch
Redaktion: Michael Spahr (Chefredaktor), Renato Barnetta, Magalie Caspard, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Tiemo Wydler.

Redaktionsadresse: SEV-Zeitung, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, zeitung@sev-online.ch

Abonnemente und Adressänderungen: SEV-Mitgliederdienste, mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

Inserate: Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, zeitung@sev-online.ch, sev-online.ch

Produktion: CH Regionalmedien AG

Druck: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 30. Oktober 2026.

Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 20. Oktober 2026, 12 Uhr.

Inserateschluss: 19. Oktober 2026, 12 Uhr.

Agenda 12/26



KAMPAGNE GEGEN ÜBERGRIFFE AUF KABINENPERSONAL

Gewalt auf 10 000 Metern Höhe

 **Michael Spahr/kapers**
michael.spahr@sev-online.ch

Beschimpfungen, Drohungen und körperliche Angriffe gehören für viele Beschäftigte im Verkehr leider zunehmend zum Arbeitsalltag. Das gilt nicht nur für das Zugpersonal, Busfahrer:innen oder Mitarbeiter:innen an Bahnhöfen. Auch Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter sind betroffen. 2026 hat sich kapers, die Partnergewerkschaft des SEV, der Kampagne gegen Gewalt angeschlossen. Sie fordert mehr Respekt und einen stärkeren strafrechtlichen Schutz für das Flugpersonal.

Wie gefährlich die Situation an Bord werden kann, zeigt ein Fall bei Swiss. Am 31. März 2024 musste Flug LX19 von Newark nach Zürich kurz nach dem Start umkehren. Ein 43-jähriger Belgier hatte nach Angaben der US-Justiz eine Flugbegleiterin belästigt und körperlich angegriffen, die Crew bedroht und versucht, gewaltsam ins Cockpit einzudringen. Auch ein Flugbegleiter wurde beim Eingreifen verletzt. Die Crew konnte den Mann schliesslich überwältigen und bis zur Landung fixieren. Der Fall hat inzwischen ein juristisches Nachspiel:

Im Juni 2026 wurde der Mann in den USA zu zehn Monaten Gefängnis verurteilt. Hinzu kommen eine einjährige Bewährungszeit und eine Entschädigungszahlung von mehr als 73 000 US-Dollar. Der Fall macht deutlich, dass ein Angriff auf Flugpersonal weit über einen Konflikt zwischen einem Passagier und einem Crewmitglied hinausgehen kann. Wenn die Besatzung mit einem gewalttätigen Passagier beschäftigt ist, kann dies unmittelbar die Sicherheit des gesamten Fluges betreffen

Solche Vorfälle sind keineswegs eine Randerscheinung. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt registrierte 2025 insgesamt 2043 Vorfälle mit sogenannten «Unruly Passengers» («widerpenstige Passagiere»), gegenüber 1730 im Vorjahr. Die Ereignisse reichen von der Missachtung sicherheitsrelevanter Anweisungen über verbale Aggressionen und Vorfälle unter Alkohol- oder Drogeneinfluss bis hin zu körperlicher und sexualisierter Gewalt. Allein 523 Meldungen betrafen 2025 verbale Aggressionen. Das waren 45 Prozent mehr als im Vorjahr.

Keine Hilfe an der nächsten Haltestelle

Für die Cabin Crew haben solche Situationen eine besondere Dimension. Der Raum an Bord ist eng, externe Hilfe ist während des Fluges nicht verfügbar. Gleichzeitig muss das Kabi-

nenpersonal in einer eskalierenden Situation jederzeit seine Aufgaben für die Sicherheit der Passagiere wahrnehmen können. Es setzt die Sicherheitsvorschriften durch, deeskaliert Konflikte und übernimmt zentrale Aufgaben bei Evakuationen, medizinischen Notfällen und anderen ausserordentlichen Ereignissen.

Noah Dermond, Vorstandsmitglied von kapers und verantwortlich für Gesundheit und Sicherheit, sagt dazu: «Cabin Crew Member tragen Verantwortung für die Sicherheit der Menschen an Bord. Werden sie bei der Wahrnehmung dieser Aufgabe angegriffen, kann das auch die Handlungsfähigkeit der Crew beeinträchtigen.» Seine Schlussfolgerung ist klar: «Wer für Sicherheit sorgt, muss auch selbst wirksam geschützt sein.»

Kampagne des SEV erreicht die Luftfahrt

2026 hat sich die Gewerkschaft des Kabinenpersonals kapers der vom SEV gestarteten Kampagne «Stopp Gewalt. Mehr Respekt für das Personal» angeschlossen mit dem Slogan «Stop violence – respect crew». Am 3. September war kapers im Operation Center am Flughafen Zürich und im Flight Center in Genf präsent. Mit eigens produzierten Pins setzte die Gewerkschaft gemeinsam mit den Crews ein sichtbares Zeichen gegen Gewalt.

Dabei bleibt es nicht bei einem symbolischen Aktionstag. Kapers stellt auch eine konkrete politische Forderung: Gewalt, Drohung, Nötigung und tätliche Angriffe gegen Flugpersonal während der Dienstausbübung sollen konsequent von Amtes wegen verfolgt werden, so wie das bereits beim Personal des öffentlichen Verkehrs der Fall ist. Nach geltendem Recht hängt es vom konkreten Delikt ab, ob die Behörden automatisch tätig werden oder ob die betroffene Person selbst einen Strafantrag stellen muss. Nach einem belastenden oder möglicherweise traumatischen Übergriff soll diese Verantwortung nicht zusätzlich den Betroffenen aufgebürdet werden.

Sandrine Nikolic-Fuss, Präsidentin von kapers, bringt die Forderung auf den Punkt: «Wer während der Wahrnehmung einer sicherheitsrelevanten Aufgabe angegriffen wird, muss darauf vertrauen können, dass der Staat handelt. Es geht um den Schutz der betroffenen Person, aber ebenso um die Sicherheit an Bord und um das öffentliche Interesse an einem sicheren Luftverkehr.»

Das Anliegen ist SEV-Mitgliedern nur allzu vertraut. Ob im Zug, im Bus, am Bahnhof oder auf 10 000 Metern Höhe: Wer beruflich für die Sicherheit und Betreuung anderer Menschen sorgt, soll Gewalt nicht einfach als Teil seines Berufs hinnehmen müssen.



DÜFTE, FARBEN UND PURE LEBENSFREUDE

Urs Graber

In der Provence scheint die Urlaubsstimmung unsere Wahrnehmung zu verzaubern, sodass wir jeden Eindruck noch intensiver aufnehmen. Der Markt in Coustellet ist eine ganz andere Welt als jener in Bern.

Ein kurzes, höfliches Fragen vor dem Fotografieren öffnet auch hier Türen und Herzen: Die Händler freuen sich über unsere Geste.

www.urs-graber.ch

QUIZ

Hast du
genau
gelesen?

1. Welches Sicherheitsunternehmen wurde 2001 gegründet?
a. Trainsecurity.
b. Trancesicura.
c. Securitrans.
2. Wie heisst das grosse nationale Verkehrsinfrastrukturprojekt?
a. Traffic 21.
b. Bahn 2040.
c. Verkehr '45.
3. Welchen Nostalgiezug kann man im Jura besteigen?
a. «Belle Epoque».
b. «Renaissance».
c. «Révolution».
4. Welche Gewerkschaft machte am 3. September 2026 am Aktionstag gegen Gewalt ebenfalls mit?
a. kapers – Gewerkschaft des Kabinenpersonals.
b. VSPB – Verband Schweizerischer Polizei-Beamter.
c. SSM – Schweizer Syndikat Medienschaffender.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 20. Oktober 2026** an:

Per E-Mail: mystere@sev-online.ch
Im Internet: www.sev-online.ch/quiz
Per Postkarte: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **Büchergutscheine im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat, und die Lösung, verraten wir in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Quiz aus Nr. 11/2026:
a/c/c/a

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Hedwig Pfister**, Root, Mitglied Sektion PV Luzern.

AUF DEN SPUREN VON ...

Miriam Trifoglio,
Zugchefin SBB,
lebt ein Leben in
Gemeinschaft



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Vor drei Wochen hat Miriam ihre Uniform als Chefin Kundenbegleitung (Zugchefin) SBB nach über 30 Berufsjahren endgültig in den Schrank gehängt. Sie hat sich gut auf die Pensionierung vorbereitet, aber der Moment ist dennoch besonders. Denn ihr Lebensweg ist aussergewöhnlich: geboren in Argentinien, eher zufällig zur Eisenbahnerin geworden, Gewerkschafterin aus Überzeugung und unbeirrbar Internationalistin. Orientiert hat sie sich immer am Gemeinsinn.

Miriam Trifoglio wird 1962 in Rosario in eine Familie mit italienischer Herkunft geboren, bei der am Sonntag mehrere Generationen am Esstisch zusammenkommen. Ihr Vater arbeitet in der Telekommunikation, die Mutter ist Lehrerin. Miriam studiert Erziehungswissenschaften mit dem Ziel, Forscherin oder Professorin zu werden. Ihre Jugend wird durch die Militärdiktatur in Argentinien geprägt. Sie engagiert sich in der Demokratiebewegung, entkommt mehrere Male Polizeikontrollen, die auch schlecht hätten ausgehen können. Diese Erfahrung stärkt ihre Überzeugung für die Demokratie und das gemeinsame Handeln.

1989, als Argentinien in einer schweren Wirtschaftskrise steckt, bekommt sie Urlaub, um in Neuenburg Französisch zu lernen. Sie will

einige Monate dort bleiben – es wird das ganze Leben. Auch ihre Schwester zieht zu ihr. Eine Liebe lässt sie bleiben. Wie viele Migrantinnen muss sie jedoch feststellen, dass ihre Diplome nicht anerkannt werden. Sie muss neu beginnen.

Berufswahl – eher per Zufall

Anfang 90er-Jahre geht sie von Job zu Job, bis sie auf eine SBB-Anzeige stösst. Als sie sich bewirbt, erwartet sie nicht, dass die Bahn ihr künftiger Lebensraum ist. Beim Vorstellungsgespräch sagt man ihr, der Beruf habe keine Zukunft. «Es hiess: Diese Stelle wird bald aufgehoben. Ein oder zwei Jahre, nachher sehen Sie weiter.» Auch 30 Jahre später lacht sie noch darüber. Sie beginnt als Zugassistentin, wird nach 18 Monaten Ausbildung Zugbegleiterin und entdeckt ihre Berufung: «Ich habe mich für alles begeistert, was nötig ist, damit ein Zug fährt.»

Am Anfang ist der Beruf sehr technisch. Sie muss beim Manöver mithelfen, die Weichen überwachen und hat viel Verantwortung. «Wir waren die Augen des Lokführers.» Auch wenn sie Freude an der Technik hatte, war es das Zwischenmenschliche, das sie bleiben liess. Wenn Reisende unzufrieden waren, weil ein Zug verspätet war oder ausfiel, hörte sie erst mal zu. «Ihr Ärger ist berechtigt, ich verstehe Sie», antwortete sie oft. So konnte sie die Spannung herausnehmen, ohne die Verantwortung abzuschieben. «Wenn ich die Uniform trage, repräsentiere ich das Unternehmen.» Der Beruf

hat sich stark gewandelt. Technische Aufgaben fallen weg, die Beschimpfungen und Angriffe nehmen zu. Für Miriam ist dies vor allem ein Anzeichen einer zunehmend gestressten und verhärteten Gesellschaft.

Die Gewerkschaft gehört dazu

Bald engagiert sie sich gewerkschaftlich. Wenige Monate nach ihrem Eintritt in die SBB nimmt sie an einer Versammlung der ZPV-Sektion Genf teil. Es wird bereits über die Risiken einer Privatisierung gesprochen. Miriam meldet sich zu Wort und spricht über ihre Erfahrungen in Argentinien. Die Kollegen sind beeindruckt. Wenig später wird sie Mitglied des Vorstands, als erste Frau. «Ich habe die Hand gehoben und gesagt: Ich kenne mich mit solchen Privatisierungen aus.»

Sie entdeckt die Gewerkschaft, die sich an Nähe und Solidarität orientiert. «Allein erreicht man nichts. Der Kampf ist gemeinschaftlich, nicht individuell», betont sie. Sie illustriert diese Überzeugung mit dem Beispiel der Zündhölzer, das sie früh gelernt hat: «Einzeln zerbrechen sie leicht, zusammen halten sie stand. So ist die Gewerkschaft.»

Eine erste Zeit grossen Engagements wird durch den Tod ihrer ältesten Tochter abrupt unterbrochen, doch später wird sie wieder aktiv. Inzwischen hat sich die SBB verändert. Das Unternehmen ist jetzt grösser, betriebswirtschaftliche Prozesse haben mehr Gewicht. Ge-

legentlich hört sie unpassende sexistische Bemerkungen. Umso mehr setzt sich die Zugchefin für die Gemeinschaft der Kolleg:innen ein, sucht die Nähe zu den Mitgliedern, ist vor Ort präsent. «Sprechen und handeln», betont sie.

Internationalistin

Die Arbeit in der Gewerkschaft ist nur ein Teil ihres Engagements. Sie bezeichnet sich vor allem als «Internationalistin». Sie ist in gesellschaftlichen und politischen Netzwerken aktiv und beteiligt sich an Solidaritätsaktionen für Freiheitskämpfe. Palästinenserinnen, Bolivianerinnen, Dominikanerinnen, Schweizerinnen: Ihr Freundeskreis gleicht einem kleinen Völkerbund. «Ich lebe in der Schweiz den Internationalismus aus, von dem ich immer geträumt habe», sagt sie stolz.

Wenn sie spricht, wird sofort klar, dass ihr Engagement nicht plakativ ist, sondern dem Vertrauen in die Menschen folgt. Dies zeigt sich auch in ihrem Privatleben. Obwohl sie schon lange vom Vater ihrer beiden Töchter getrennt ist, begleitet sie ihn durch eine schwere Krankheit bis zum Tod.

Die Pensionierung ist denn auch kein Ende, sondern vielmehr ein Neustart. Sie hat nun mehr Zeit für ihre Nächsten, fürs Wandern, ihre Engagements und alles, was ihr lieb ist. So wie auf den Schienen, denen sie über drei Jahrzehnte gefolgt ist. Miriam geht so weiter: in Richtung Solidarität, Gemeinschaft und Hoffnung.

KI MACHT URLAUB

Micha Dalcol

